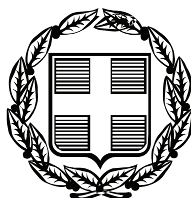


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 265**

10 Δεκεμβρίου 2013

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4215

Κύρωση της Συμφωνίας σε Επίπεδο Κρατών για τη δημιουργία του Λειτουργικού Τμήματος Εναέριου Χώρου BLUE MED.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η «Συμφωνία σε Επίπεδο Κρατών για τη δημιουργία του Λειτουργικού Τμήματος Εναέριου Χώρου BLUE MED», η οποία υπογράφηκε στη Λεμεσσό της Κύπρου στις 12 Οκτωβρίου 2012 από τους Υπουργούς Μεταφορών της Ελλάδας, της Κύπρου, της Ιταλίας και της Μάλτας, στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Κανονισμών για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, το κείμενο της οποίας, σε μετάφραση από το πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα, έχει ως εξής:

BLUE MED FAB - ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΚΡΑΤΩΝ

Συμφωνία για τη δημιουργία του
Λειτουργικού Τμήματος Εναέριου Χώρου του BLUE MED

μεταξύ

της Ελληνικής Δημοκρατίας,
της Κυπριακής Δημοκρατίας,
της Ιταλικής Δημοκρατίας,
και
της Δημοκρατίας της Μάλτας.

Εισαγωγή

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας,

Η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κύπρου,

Η Κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας,

και

Η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Μάλτας,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕΟ), τους αντίστοιχους εφαρμοστικούς κανόνες και τη δήλωση των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να βελτιώσουν τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας ως προς τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας / τις Αεροναυτιλιακές Υπηρεσίες και να επιτύχουν τη βέλτιστη αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα και ικανότητα της Ευρωπαϊκής Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας, μειώνοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις για τον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη τους, όπως απαιτείται από τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό,

ΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΥΠΟΨΗ ΟΤΙ οι στόχοι του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού πρέπει να επιτευχθούν μέσω της δημιουργίας ενός Λειτουργικού Τμήματος Εναέριου Χώρου (FAB), με τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες να καθοδηγούνται από τις επιδόσεις και να βελτιστοποιούνται, με στόχο την καθιέρωση ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών,

ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΣ τη βούλησή τους να συνεργαστούν, με την απαιτούμενη ισότητα, κατά την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ώστε να επιτύχουν οφέλη για τους χρήστες του εναέριου χώρου,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η σύναψη Συμφωνίας σχετικά με τη δημιουργία και την υλοποίηση του BLUE MED δεν θα θίγει τα αποκλειστικά δικαιώματα των Κρατών-μελών, όσον αφορά στην κυριαρχία επί του εναέριου χώρου υπεράνω των εδαφών τους ή τα προνόμιά τους όσον αφορά στην ασφάλεια και την άμυνα στον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη τους,

σύμφωνα με τις αντίστοιχες συμφωνίες περιφερειακής αεροναυτιλίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO),

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι μια περισσότερο ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία θα προάγει και θα ενισχύει την πολιτικοστρατιωτική συνεργασία στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, θα είναι επωφελής για την υλοποίηση των στόχων του FAB,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να επεκτείνουν τη συμμετοχή στο BLUE MED FAB, με τη συμμετοχή άλλων γειτονικών χωρών τα οποία δεν είναι Κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του αντίστοιχου Κοινοτικού Κεκτημένου και της νομοθεσίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, όπως αυτά καθορίζονται στις νομικές βάσεις για την υλοποίηση της προσέγγισης FAB και τις προενταξιακές δεσμεύσεις, με τον τρόπο που έχουν συμφωνηθεί στις αντίστοιχες συμφωνίες συνδεδεμένων εταίρων του BLUE MED,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι η Έκθεση Σκοπιμότητας του Λειτουργικού Τμήματος Εναέριου Χώρου BLUE MED κατέδειξε ότι η υλοποίηση του προτεινόμενου FAB, ενώ είναι εφικτή και οικονομικά αποδοτική, αναμένεται να επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις σε λειτουργικούς, περιβαλλοντικούς και τεχνικούς τομείς, διατηρώντας παράλληλα ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την Κοινή Δήλωση προθέσεων σχετικά με τη δημιουργία ενός BLUE MED FAB, η οποία υπεγράφη στη Ρώμη, στις 4 Νοεμβρίου 2008, από τους Υπουργούς Μεταφορών των Κρατών του BLUE MED,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τη θετική κατάληξη της Φάσης Ορισμών,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την έννοια των επιχειρήσεων και ειδικά την ιδέα του «εικονικού κέντρου»,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη λειτουργίας σε ένα περιβάλλον «Πνεύματος Δικαιοσύνης», όπως ορίζεται από τη Διεθνή και Ευρωπαϊκή νομοθεσία,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι η νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό καθορίζει ένα πλαίσιο επιδόσεων, με ποσοτικούς στόχους, προκειμένου να διασφαλίσει τη βελτιωμένη ενσωμάτωση της παροχής υπηρεσιών, ενισχύοντας παράλληλα τη συνολική λειτουργία διαχείρισης του δικτύου,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι η αποτελεσματικότητα των στρατιωτικών αποστολών, η πολιτικοστρατιωτική συνεργασία και συντονισμός είναι υψίστης σημασίας για την επίτευξη των στόχων των επιδόσεων, ενώ κατανοούν ότι το σύστημα επιδόσεων θα πρέπει να μην θίγει την αντίστοιχη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, με στόχο την προστασία των συμφερόντων ουσιώδους ασφάλειας ή αμυντικής πολιτικής,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΕΠΟΙΘΗΣΗ ότι η δημιουργία του BLUE MED FAB θα πληροί τους στόχους της επίτευξης βέλτιστης αποτελεσματικότητας, αποδοτικότητας και ικανότητας του δικτύου Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας, διατηρώντας παράλληλα ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας, εντός των αντίστοιχων εναέριων χώρων τους, μειώνοντας ταυτόχρονα τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις,

ΣΤΟΧΕΥΟΝΤΑΣ στη διατύπωση του νομικού και θεσμικού πλαισίου για την ίδρυση και τη λειτουργία του BLUE MED FAB με ιδιαίτερη, αλλά όχι αποκλειστική, αναφορά στη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό,

ΣΥΜΦΩΝΟΥΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΤΑ ΕΞΗΣ:

Γενικές Διατάξεις

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά, κάθε όρος και έκφραση που χρησιμοποιείται στην παρούσα Συμφωνία και σε κάθε συνημμένο Παράρτημά της, για τα οποία δεν προβλέπεται ορισμός στη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, θα αναφέρονται με βάση τη Σύμβαση του Σικάγου του 1944 για το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Επιπροσθέτως, οι ακόλουθοι όροι θα έχουν τις έννοιες που παρατίθενται στη συνέχεια:

1. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα συμφωνία, συμπεριλαμβανόμενων και όλων των Παραρτημάτων της και κάθε αναφορά στη Συμφωνία περιλαμβάνει αναφορά και στα Παραρτήματα.

2. Ο όρος «αντίστοιχος Εναέριος Χώρος» σημαίνει τον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη των Κρατών-μελών, σύμφωνα με τους κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), όπως αυτός ορίζεται στο Άρθρο 3 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Ο όρος «Συνδεδεμένοι Εταίροι BLUE MED FAB» σημαίνει τις γειτονικές χώρες που έχουν συνάψει συμφωνία με τα Κράτη-μέλη του BLUE MED, η οποία ορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις της δέσμευσής τους στις δραστηριότητες FAB, στο πλαίσιο της νομοθεσίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και του αντίστοιχου Κοινοτικού Κεκτημένου.

4. Ο όρος «Κράτη-μέλη BLUE MED FAB» ή «Κράτη-μέλη» σημαίνει τα Κράτη που έχουν υπογράψει την παρούσα Συμφωνία.

5. Ο όρος «Λειτουργικό Τμήμα Εναέριου Χώρου BLUE MED» ή «BLUE MED FAB» σημαίνει το Λειτουργικό Τμήμα Εναέριου Χώρου που θεσπίζεται από τα Κράτη-μέλη στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας.

6. Ο όρος «Σύμβαση του Σικάγου» ή «Σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού

Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)» σημαίνει τη Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο, στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

7. Ο όρος «Πολιτικός / Στρατιωτικός συντονισμός» σημαίνει την επικοινωνία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών στοιχείων (ανθρώπινη ή / και τεχνική) η οποία είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της ασφαλούς, αποτελεσματικής και αρμονικής χρήσης του εναέριου χώρου.

8. Ο όρος «Διασυνοριακός εναέριος χώρος» σημαίνει τη δομή του εναέριου χώρου που εκτείνεται πέραν των εθνικών συνόρων και / ή των ορίων των Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης.

9. Ο όρος «Επιχειρησιακή Στρατιωτική Κυκλοφορία» σημαίνει τις πτήσεις που δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις που προβλέπονται στη γενική εναέρια κυκλοφορία και για τις οποίες οι κανόνες και οι διαδικασίες έχουν καθοριστεί από τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

10. Ο όρος «Επιχειρησιακή Έννοια» του BLUE MED θα έχει την έννοια που ορίζεται στο έγγραφο Επιχειρησιακών Εννοιών (D1.1a Έκδοση1.1.22/12/2009) και εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο.

11. Ο όρος «Κρατικά αεροσκάφη» θα έχει την έννοια που αποδίδεται σε αυτόν από το Άρθρο 3 της Σύμβασης του Σικάγου.

12. Ο όρος «Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης» ή «ΠΕΔ» σημαίνει μια περιοχή καθορισμένων διαστάσεων, η οποία αναγνωρίζεται από τα περιφερειακά σχέδια αεροναυτιλίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) που σχετίζονται με ένα κέντρο συντονισμού διασώσεων (ΚΣΔ), εντός της οποίας παρέχονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

13. Ο όρος «νομοθεσία περί Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» ή «νομοθεσία ΕΕΟ» χρησιμοποιείται ως γενική ονομασία η οποία σημαίνει, ποικιλοτρόπως, όλες τις κανονιστικές διατάξεις, τους συναφείς εφαρμοστικούς κανόνες και τις οδηγίες που εκδίδονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή, στο πλαίσιο της

πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβανόμενων και των μέτρων που έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή.

14. Ο όρος «Έδαφος» σημαίνει τις χερσαίες περιοχές, καθώς και τα χωρικά ύδατα και τον αντίστοιχο εναέριο χώρο υπό την κυριαρχία ενός Κράτους-μέλους, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανόμενης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της εθνικής νομοθεσίας.

Άρθρο 2

Σκοπός της Συμφωνίας

1. Σκοπός της παρούσας Συμφωνίας είναι η δημιουργία του Λειτουργικού Τμήματος Εναέριου Χώρου BLUE MED, σύμφωνα με τη νομοθεσία περί Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, και η διατύπωση των κανόνων και των διαδικασιών για την υλοποίησή του.

2. Η παρούσα Συμφωνία δεν δημιουργεί έναν οργανισμό με διεθνή νομική προσωπικότητα.

Άρθρο 3

Γεωγραφικό πεδίο δράσης και υλοποίησης

1. Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας εφαρμόζονται όσον αφορά στον εναέριο χώρο των περιοχών πληροφοριών πτήσης (FIR), καθώς και τις περιοχές πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (UIR) που εκχωρούνται στα Κράτη-μέλη με τις Περιφερειακές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, όπως προσδιορίζονται στη συνέχεια:

* FIR Αθηνών,
* UIR Ελλάδος,
* FIR / UIR Λευκωσίας,
* FIR / UIR Μιλάνου,
* FIR / UIR Ρώμης,
* FIR / UIR Μπρίντιζι,
* και FIR / UIR Μάλτας.

2. Η υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών-μελών που απορρέουν από τη Σύμβαση του Σικάγου, καθώς και από κάθε άλλη διεθνή συμφωνία η οποία τα δεσμεύει.

Άρθρο 4

Κυριαρχία, Ασφάλεια και ανάγκες εθνικής άμυνας

1. Η παρούσα Συμφωνία δεν θίγει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία που έχουν τα Κράτη-μέλη επί του εναέριου χώρου υπεράνω των αντίστοιχων εδαφών τους.

2. Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν θίγουν τις εθνικές απαιτήσεις σχετικά με τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια και τα αμυντικά συμφέροντα των Κρατών-μελών που αφορούν τις ανάγκες ασφάλειας και εθνικής άμυνας.

3. Κάθε Κράτος-μέλος δικαιούται να εφαρμόζει κάθε ενδεδειγμένο μέτρο, συμπεριλαμβανόμενου και του δικαιώματος να διατάσσει οποιοδήποτε αεροσκάφος να εγκαταλείψει τον εθνικό εναέριο χώρο του, με σκοπό την προστασία των ουσιωδών συμφερόντων ασφάλειας και αμυντικής πολιτικής. Το Κράτος-μέλος θα καταβάλλει, ωστόσο, κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να ενημερώνει τα λοιπά Κράτη-μέλη και να ελαχιστοποιεί τη διακοπή των λειτουργιών του FAB.

Άρθρο 5

Λειτουργικό Τμήμα Εναέριου Χώρου

Το BLUE MED FAB, το οποίο δημιουργείται με την παρούσα, έχει ως στόχο την επίτευξη βέλτιστης ικανότητας, αποτελεσματικότητας και επιδόσεων στον αντίστοιχο εναέριο χώρο, ανεξαρτήτως των υφιστάμενων ορίων, όσον αφορά στην ασφάλεια, την αποδοτικότητα κόστους και τη βιωσιμότητα περιβαλλοντικών επιπτώσεων για το δίκτυο διαχείρισης της Ευρωπαϊκής Εναέριας Κυκλοφορίας (ΔΔΕΕΚ).

Άρθρο 6

Δέσμευση των Κρατών-μελών

Με στόχο την επίτευξη του σκοπού του BLUE MED FAB, τα Κράτη-μέλη

δεσμεύονται να συνεργάζονται και να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, σύμφωνα με τις εθνικές διαδικασίες τους και κατ' υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας, ιδίως στους ακόλουθους τομείς:

(α) την Οργάνωση του Εναέριου Χώρου,

(β) τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας,

(γ) τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας,

(δ) την Πολιτική / Στρατιωτική συνεργασία,

(ε) την εναρμόνιση κανόνων και διαδικασιών,

(στ) τη διακυβέρνηση,

(ζ) την κανονιστική εποπτεία,

(η) τα τέλη,

(θ) την απόδοση,

(ι) τη διαλειτουργικότητα.

Άρθρο 7

Οργάνωση Εναέριου Χώρου και Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας

1. Τα Κράτη-μέλη θα συνεργάζονται στενά για την παροχή υπηρεσιών Διαχείρισης Εναέριου Χώρου και Διαχείρισης Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας και θα χρησιμοποιούν όσο το δυνατό αποτελεσματικότερα τους διαθέσιμους πόρους και τις δυνατότητες στο πλαίσιο του BLUE MED FAB.

2. Τα Κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να σχεδιάσουν από κοινού τον εναέριο χώρο BLUE MED FAB ο οποίος προσδιορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 3. Για το σκοπό αυτό, τα Κράτη-μέλη συμφωνούν να διασφαλίσουν, ιδίως:

(α) το σχεδιασμό των αντίστοιχων δομών εναέριου χώρου προκειμένου να διευκολύνουν την ανασυγκρότηση και τη δυναμική κατάτμηση, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των συνεργατικών διαδικασιών σε επίπεδο Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας,

(β) την ανάπτυξη και έγκριση της πολιτικής σχεδιασμού του εναέριου χώρου BLUE MED FAB, σε στενή συνεργασία με τις πολιτικοστρατιωτικές αρχές και σε διαβούλευση με όλους τους

ενδιαφερομένους, ιδίως όσον αφορά στους χρήστες του εναέριου χώρου,

(γ) την ανάπτυξη, έγκριση και υλοποίηση ενός Σχεδίου Ανάπτυξης του Εναέριου Χώρου BLUE MED,

(δ) την αξιολόγηση των τροποποιήσεων του εναέριου χώρου που επηρεάζουν τις επιδόσεις σε επίπεδο BLUE MED FAB,

(ε) τη συντονισμένη δημιουργία ενός διασυνοριακού εναέριου χώρου εντός του BLUE MED FAB.

3. Με τον τρόπο αυτό, τα Κράτη-μέλη, μέσω των καθορισμένων δομών Διακυβέρνησης, θα επικοινωνούν με τη λειτουργία Διαχείρισης Δικτύου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και σε συμμόρφωση με τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

4. Τα Κράτη-μέλη θα διασφαλίζουν την ανάπτυξη και υλοποίηση μιας πολιτικής διαχείρισης BLUE MED FAB του αντίστοιχου εναέριου χώρου, με στόχο την επίτευξη βέλτιστου συντονισμού των ροών εναέριας κυκλοφορίας.

Άρθρο 8

Πολιτικός / Στρατιωτικός συντονισμός και συνεργασία

1. Τα Κράτη-μέλη θα συνεργάζονται σε νομικό, λειτουργικό και τεχνικό επίπεδο, για την επίτευξη και ενίσχυση της αποτελεσματικής και συνεπούς υλοποίησης της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, τις υφιστάμενες εθνικές ρυθμίσεις και τις ισχύουσες διεθνείς συμφωνίες και λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις πολιτικοστρατιωτικές απαιτήσεις, όσο και τα συμφέροντα ασφάλειας και άμυνας.

2. Τα Κράτη-μέλη θα λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι υφίσταται αντίστοιχη διαβούλευση και μηχανισμοί συντονισμού μεταξύ των πολιτικών και των στρατιωτικών αρχών για τη διαχείριση του εναέριου χώρου υπό την ευθύνη τους.

3. Τα εν λόγω μέτρα θα βασίζονται σε επιστολές συμφωνίας μεταξύ των πολιτικοστρατιωτικών αρχών και των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων, εκπαίδευσης και ασκήσεων, την πρόσβαση στις πληροφορίες συστημάτων αεροπλοΐας (Σ.Α.) και τις παρεχόμενες διευκολύνσεις, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό επιτρέπεται από την εθνική νομοθεσία, και μπορεί να περιλαμβάνουν μια πολιτικοστρατιωτική κοινή επιτροπή διαχείρισης του εναέριου χώρου.

4. Στις περιπτώσεις που παρέχονται διασυνοριακές υπηρεσίες στο συγκεκριμένο εναέριο χώρο, τα Κράτη-μέλη θα ενθαρρύνουν τη στενή συνεργασία μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

5. Τα Κράτη-μέλη θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την εναρμόνιση των αντίστοιχων πολιτικοστρατιωτικών ρυθμίσεων για τη διευκόλυνση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας, κυρίως στον τομέα της άμυνας και της ασφάλειας της Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (ΔΕΚ).

6. Η παρούσα Συμφωνία δεν θίγει το δικαίωμα κάθε Κράτους-μέλους, με την επιφύλαξη των αντίστοιχων κανόνων και διαδικασιών του Διεθνούς Οργανισμού Πυλιτικής Αεροπορίας, να διακρατεί ή με άλλο τρόπο να συμφωνεί συγκεκριμένους όγκους εναέριου χώρου, εντός του εναέριου χώρου ευθύνης του, για την αποκλειστική ή ειδική χρήση στρατιωτικών χρηστών και / ή αεροσκαφών, των οποίων η εκμετάλλευση αφορά Επιχειρησιακή Στρατιωτική Κυκλοφορία.

Άρθρο 9

Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας

1. Σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που παρατίθενται στην παρούσα Συμφωνία, τα Κράτη-μέλη δεσμεύονται για την υλοποίηση της Επιχειρησιακής Σύλληψης που ορίζεται, προκειμένου να προάγουν μια στενότερη συνεργασία για την παροχή, εντός του BLUE MED FAB, των

ακόλουθων υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

(α) Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΥΕΚ),

(β) Υπηρεσιών Επικοινωνίας, Πλοήγησης και Επιτήρησης (ΥΕΠΕ),

(γ) Μετεωρολογικών Υπηρεσιών (ΜΥ), και

(δ) Υπηρεσιών Αεροναυτιλιακών Πληροφοριών (ΥΑΠ).

2. Τα Κράτη-μέλη θα ενθαρρύνουν τη στενότερη συνεργασία στον τομέα της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και την αποτελεσματική χρήση των διαθέσιμων πόρων και δυνατοτήτων, στο πλαίσιο του BLUE MED FAB,

3. Η παρούσα Συμφωνία θα εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων ή συμφωνιών που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ οποιουδήποτε Κράτους-μέλους και ενός τρίτου, οι οποίες υφίστανται πριν την υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας. Οι εν λόγω υφιστάμενες ρυθμίσεις / συμφωνίες με τρίτους θα γνωστοποιούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED, κατά την υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 10

Κοινός Ορισμός

1. Τα Κράτη-μέλη, μέσω γραπτών συμφωνιών ή ανάλογων νομικών ρυθμίσεων, ορίζουν από κοινού τους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα τμήματα του εναέριου χώρου που τους έχουν εκχωρηθεί ως αντίστοιχος τομέας ευθύνης τους.

2. Τα Κράτη-μέλη θα αλληλοενημερώνονται για οποιαδήποτε μεταβολή επέρχεται σε σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ορισμένων φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σε εθνικό επίπεδο, και για κάθε αλλαγή στους όρους πιστοποίησης ή στο νομικό καθεστώς των ορισμένων φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3. Τα Κράτη-μέλη θα ενημερώνουν από κοινού την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού και τα υπόλοιπα Κράτη-μέλη της

Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με οποιαδήποτε απόφαση λαμβάνεται δυνάμει του παρόντος Άρθρου, σχετικά με τον ορισμό φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

4. Οι Φορείς Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί από ένα Κράτος-μέλος για την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, χωρίς πιστοποίηση, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, θα γνωστοποιούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο από το οικείο Κράτος-μέλος.

5. Οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας οι οποίοι δεν έχουν οριστεί από κοινού, σύμφωνα με το παρόν Άρθρο, αν υπάρχουν, θα γνωστοποιούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο από το οικείο Κράτος-μέλος.

Άρθρο 11

Υπηρεσίες Επικοινωνίας, Πλοήγησης και Επιτήρησης

1. Τα Κράτη-μέλη θα προσπαθούν να κάνουν χρήση όλων των κοινών και διαλειτουργικών τεχνικών συστημάτων και να επιτύχουν την αποδοτική ανάπτυξη των υποδομών για την παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης από τους πολιτικούς φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

2. Οι ρυθμίσεις διαλειτουργικότητας θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας. Οποιαδήποτε τεχνική αλλαγή επηρεάζει την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών στην πολεμική αεροπορία θα συντονίζεται με την αντίστοιχη στρατιωτική αρχή του οικείου Κράτους-μέλους.

Άρθρο 12

Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών

2. Τα Κράτη-μέλη θα διασφαλίζουν τη στενότερη συνεργασία μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλιακών πληροφοριών και θα προσπαθούν να συντονίζουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλιακών πληροφοριών στο αντίστοιχο εναέριο χώρο.

Άρθρο 13

Μετεωρολογικές Υπηρεσίες

1. Τα Κράτη-μέλη θα διασφαλίζουν τη στενότερη συνεργασία μεταξύ των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών μετεωρολογικών πληροφοριών και υπηρεσιών.

2. Κάθε Κράτος-μέλος θα παρέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED έναν κατάλογο των φορέων παροχής μετεωρολογικών υπηρεσιών που ορίζονται σε αποκλειστική βάση ή εξουσιοδοτούνται με άλλο τρόπο, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να παρέχουν μετεωρολογικές υπηρεσίες στον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη του.

Άρθρο 14

Σχέσεις μεταξύ των ορισμένων Φορέων Παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας και Μετεωρολογικών Υπηρεσιών

1. Τα Κράτη-μέλη θα μεριμνούν ώστε οι ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας και Μετεωρολογικών υπηρεσιών να συνάπτουν κατάλληλες γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες ρυθμίσεις, οι οποίες θα προβλέπουν τους κανόνες και τις διαδικασίες που θα διέπουν τη συνεργασία, τη σύμπραξη και το συντονισμό τους, στον τομέα της παροχής υπηρεσιών, στον αντίστοιχο εναέριο χώρο, με σκοπό την επίτευξη μιας ενισχυμένης συνεργασίας στη Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας / τις Αεροναυτιλιακές Υπηρεσίες. Οι εν λόγω συμφωνίες ή ρυθμίσεις θα γνωστοποιούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο.

2. Όλες αυτές οι γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις, όσον αφορά στη διασυνοριακή Εναέρια Κυκλοφορία και / ή τις Μετεωρολογικές υπηρεσίες στο συγκεκριμένο εναέριο χώρο, θα εγκρίνονται από τα Κράτη-μέλη, μετά από διαβούλευση με το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED. Αφού εγκριθούν, πρέπει να γνωστοποιούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED.

3. Τα Κράτη-μέλη θα μεριμνούν ώστε όλες οι γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας από ορισμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας

κυκλοφορίας, εκτός του αντίστοιχου εναέριου χώρου, με τα γειτονικά Κράτη, να μην επηρεάζουν την παρούσα Συμφωνία και ότι θα γνωστοποιούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED και στο Θεματοφύλακα.

Άρθρο 15

Εναρμόνιση

Τα Κράτη-μέλη, έχοντας υπόψη τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την εναρμόνιση των εθνικών κανόνων και των διαδικασιών τους, με σκοπό την επίτευξη της ανάπτυξης και υλοποίησης Συστημάτων Διαχείρισης της Ασφάλειας των Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών του BLUE MED FAB, καθώς και κατάλληλων διαδικασιών εποπτείας της ασφάλειας. Για το σκοπό αυτό, τα Κράτη-μέλη θα εργάζονται σε τακτική βάση, με τη χρήση κάθε πρόσφορου μέσου, μέσω των Επιτροπών των Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών και των Εθνικών Εποπτικών Αρχών.

Άρθρο 16

Τέλη

1. Τα Κράτη-μέλη θα προσπαθούν να επιτύχουν τη μεγαλύτερη δυνατή εναρμόνιση των εθνικών πολιτικών τελών τους για την επί διαδρομής κυκλοφορία στον οικείο εναέριο χώρο και θα προσπαθούν να συμφωνούν, εντός του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED, σε κοινές αρχές πολιτικής τελών, σύμφωνα με τις διατάξεις της αντίστοιχης νομοθεσίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

2. Με σκοπό την επίτευξη της ευρύτερης δυνατής εναρμόνισης των τελών διαδρομής στον οικείο εναέριο χώρο, τα Κράτη-μέλη, στο πλαίσιο του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED, θα συντονίζουν την πολιτική τους όσον αφορά στις τιμές μονάδας.

Άρθρο 17

Εποπτεία

1. Τα Κράτη-μέλη αναγνωρίζουν ότι κάθε Εθνική Εποπτική Αρχή, η οποία έχει μεμονωμένα συσταθεί ή οριστεί από κάθε Κράτος-μέλος, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και η οποία παρατίθεται στο Παράρτημα 1 της παρούσας Συμφωνίας, θα ασκεί τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στην εν λόγω αρμόδια Αρχή, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, διασφαλίζοντας έτσι την κατάλληλη επίβλεψη και την εποπτεία της ασφάλειας των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται στο BLUE MED FAB.

2. Τα Κράτη-μέλη θα προωθούν και θα διευκολύνουν τη στενή συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων Εθνικών Εποπτικών Αρχών τους για την εποπτεία των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται στο BLUE MED FAB, στο πλαίσιο του Κανονισμού για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καταβάλουν προσπάθειες για την όσο το δυνατόν ευρύτερη εναρμόνιση των εθνικών κανόνων και των διαδικασιών που διέπουν την εποπτεία.

3. Για το σκοπό αυτό, τα Κράτη-μέλη θα διασφαλίζουν ότι οι αντίστοιχες Εθνικές Εποπτικές Αρχές τους θα συνάπτουν κατάλληλες γραπτές ρυθμίσεις για κάθε θέμα που κρίνεται αναγκαίο και εμπίπτει στην αρμοδιότητα των ευθυνών τους.

4. Η Συμφωνία των Εθνικών Εποπτικών Αρχών θα γνωστοποιείται στο Διοικητικό Συμβούλιο.

5. Οι Επιτροπές των Εθνικών Εποπτικών Αρχών θα διαβουλεύονται, περιοδικά, με την Επιτροπή των Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών και, όσον αφορά στην πολιτικοστρατιωτική συνεργασία και την Ευέλικτη Χρήση του Εναέριου Χώρου (ΕΧΕΧ), με την Ομάδα Πολιτικοστρατιωτικού Συντονισμού, και θα υποβάλλουν έκθεση στο Διοικητικό Συμβούλιο για οποιαδήποτε ζητήματα ασφάλειας προκύπτουν.

Άρθρο 18

Επιδόσεις

Τα Κράτη-μέλη δεσμεύονται να επιτύχουν τη σταδιακή σύγκλιση των

εθνικών σχεδίων επιδόσεών τους, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Άρθρο 19

Διοικητικό Συμβούλιο

1. Με την παρούσα συγκροτείται Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED, ως κοινό όργανο λήψης αποφάσεων για τους σκοπούς της υλοποίησης, της λειτουργίας και της περαιτέρω ανάπτυξης της παρούσας Συμφωνίας και του BLUE MED FAB.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο θα απαρτίζεται από τους ακόλουθους αντιπροσώπους:

(α) Μέλη με δικαίωμα ψήφου:

Έναν (1) νομίμως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο από κάθε Κράτος-μέλος. Επιπλέον, κάθε Κράτος-μέλος μπορεί να ορίσει, σε μόνιμη ή επί τούτου βάση, ένα (1) δεόντως εξουσιοδοτημένο στρατιωτικό αντιπρόσωπο. Κάθε Κράτος-μέλος έχει μία και μόνο ψήφο και

(β) Μέλη χωρίς δικαίωμα ψήφου:

(i) έναν (1) αντιπρόσωπο από την Επιτροπή Εθνικών Εποπτικών Αρχών,

(ii) έναν (1) αντιπρόσωπο από την Επιτροπή Πολιτικοστρατιωτικού Συντονισμού και

(iii) έναν (1) αντιπρόσωπο από την Επιτροπή Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών.

3. Μετά από πρόσκληση του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED, αντιπρόσωποι των Συνεργαζόμενων Εταίρων μπορούν να παρίστανται (στις συνεδριάσεις), υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις συγκεκριμένες συμφωνίες που έχουν υπογραφεί μεταξύ καθενός από αυτούς και των Κρατών-μελών του BLUE MED, σύμφωνα με το Άρθρο 34. Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να παρίστανται ως παρατηρητές, είτε μετά από πρόσκληση του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED είτε μετά από έγκριση, από το Διοικητικό Συμβούλιο, του αιτήματός τους να παραστούν.

Άρθρο 20

Αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου

Το Διοικητικό Συμβούλιο θα διασφαλίζει την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας και την εκπλήρωση των στόχων του BLUE MED FAB, διατηρώντας τη συμμόρφωση του BLUE MED FAB με τις απαιτήσεις που ορίζονται στη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Προκειμένου να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις των Κρατών-μελών, στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας, το Διοικητικό Συμβούλιο θα εγκρίνει τα κατάλληλα μέτρα ή τις αποφάσεις όσον αφορά σε οποιοδήποτε άλλο θέμα, με το γενικό στόχο της επίτευξης του σκοπού της παρούσας Συμφωνίας και του BLUE MED FAB και, ειδικότερα:

(α) θα εγκρίνει τα κείμενα των συμφωνιών που σχετίζονται με τον Κοινό Ορισμό φορέων παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας και Μετεωρολογικών Υπηρεσιών, προς υποβολή, εξέταση και έγκριση από τα Κράτη-μέλη,

(β) θα εγκρίνει την κοινή πολιτική του BLUE MED FAB για τον οικείο εναέριο χώρο, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό,

(γ) θα εγκρίνει τις πολιτικές που αφορούν στις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και της δυναμικότητας, τη διαχείριση του εναέριου χώρου και την κατάρτιση και αδειοδότηση του προσωπικού, καθώς και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων,

(δ) θα προσδιορίζει όλα τα κατάλληλα μέτρα για την υποστήριξη της εναρμόνισης των ουσιαστικών εθνικών κανόνων και διαδικασιών που αφορούν στην παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και της δυναμικότητας, τη διαχείριση του εναέριου χώρου, την κατάρτιση

και την αδειοδότηση του αντίστοιχου προσωπικού, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων και τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανόμενης και της εναρμόνισης των γνωστοποιημένων διαφορών με τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας,

(ε) θα προτείνει τροποποιήσεις της παρούσας Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 30,

(στ) θα διευκολύνει μελλοντικές μεταβολές στον κοινό ορισμό των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών,

(ζ) θα βοηθά στην ανάπτυξη της πλήρους και βέλτιστης πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας σχετικά με την υλοποίηση της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου,

(η) θα εγκρίνει το Σχέδιο Επιδόσεων Blue Med, καθώς και τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω σχέδιο θα επιβάλλεται από τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό,

(θ) θα προσδιορίζει όλα τα κατάλληλα μέτρα που απαιτούνται προκειμένου να επιτευχθεί η ευρύτερη δυνατή εναρμόνιση των εθνικών πολιτικών τελών για την επί διαδρομής κυκλοφορία στον αντίστοιχο εναέριο χώρο,

(ι) θα εγκρίνει και / ή προσδιορίζει όλα τα κατάλληλα μέτρα που απαιτούνται για την ανάπτυξη και την υλοποίηση κοινών αρχών που θα διέπουν την πολιτική τελών στον αντίστοιχο εναέριο χώρο,

(κ) θα διασφαλίζει την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός κοινού συνολικού Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας,

(λ) θα διασφαλίζει το συντονισμό του BLUE MED FAB με τα γειτονικά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, συμπεριλαμβανόμενων και των αποτελεσματικών διεπαφών,

(μ) θα προάγει και θα διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των

φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, με στόχο τη βελτίωση των επιδόσεών τους,

(ν) θα διασφαλίζει τη διαβούλευση με, και μεταξύ, των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, των χρηστών του εναέριου χώρου και των λοιπών ενδιαφερόμενων φορέων, δημιουργώντας ή / και τροποποιώντας, ανάλογα με την περίπτωση, τους αντίστοιχους μηχανισμούς διαβούλευσης,

(ξ) θα συντονίζει τις θέσεις των Κρατών-μελών σε σχέση με την υλοποίηση των διεθνών συμφωνιών που αφορούν, ειδικότερα, το έργο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, του EUROCONTROL, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας και των κοινών δεσμεύσεων στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας,

(ο) θα προσδιορίζει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την υλοποίηση των Συμφωνιών Σύνδεσης,

(π) θα αξιολογεί όλες τις προτάσεις για την καταγγελία της παρούσας Συμφωνίας, προκειμένου να υποβάλλονται για έγκριση από τα Κράτη-μέλη,

(ρ) θα λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την ένταξη ή την αποχώρηση ενός Κράτους από την παρούσα Συμφωνία,

(σ) θα διευκολύνει τη φιλική επίλυση των διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των Κρατών-μελών, με αναφορά στην παρούσα Συμφωνία,

(τ) θα προτείνει την έγκριση οποιουδήποτε μέτρου απαιτείται για την επίτευξη ή / και τη διατήρηση της συνοχής μεταξύ της παρούσας Συμφωνίας και τυχόν αντίστοιχων Κανονισμών για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό ή συναφείς Κανονισμούς και πρότυπα, σε περίπτωση τροποποίησης του τελευταίου,

(υ) θα υιοθετεί τους όρους αναφοράς του και τους διαδικαστικούς του κανόνες και θα εγκρίνει όσους εγκρίνονται από τις Επιτροπές,

(φ) θα συγκροτεί επί τούτου επιτροπές και ομάδες εργασίας, προκειμένου να το επικουρούν σε συγκεκριμένα θέματα και θα εγκρίνει τις προτάσεις τους,

(χ) θα συγκροτεί κάθε άλλο διοικητικό ή διευθυντικό όργανο, προκειμένου να επικουρεί το Διοικητικό Συμβούλιο στην καθημερινή λειτουργία του FAB, και

(ψ) θα αναπτύσσει στρατηγική πολιτική, όσον αφορά στις εξωτερικές σχέσεις.

Άρθρο 21

Λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο θα εκλέξει Πρόεδρο κατά την πρώτη συνεδρίασή του και, στη συνέχεια, σε ετήσια διαστήματα. Η Προεδρία του Διοικητικού Συμβουλίου θα ασκείται εκ περιτροπής από όλα τα Κράτη-μέλη.

2. Οι αποφάσεις και οι συστάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου θα λαμβάνονται ομόφωνα.

3. Το Διοικητικό Συμβούλιο θα θεσπίζει όρους αναφοράς και διαδικαστικούς κανόνες για τη λειτουργία του, προβλέποντας, μεταξύ άλλων, τη σύγκληση των συνεδριάσεων, την αποστολή, προηγουμένως, της ημερήσιας διάταξης, και τη διαδικασία της ψηφοφορίας, συμπεριλαμβανόμενης και της δυνατότητας λήψης αποφάσεων με αλληλογραφία.

4. Το Διοικητικό Συμβούλιο θα συνεδριάζει ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου του, όπως και όταν απαιτείται, και τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο. Κάθε Κράτος-μέλος θα δικαιούται να ζητήσει τη σύγκληση συνεδρίασης.

5. Θα συσταθεί Διοικητική Γραμματεία προκειμένου να επικουρεί το Διοικητικό Συμβούλιο σε διοικητικά θέματα. Οι όροι αναφοράς και οι διαδικαστικοί κανόνες της εν λόγω Διοικητικής Γραμματείας θα εγκρίνονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.

Άρθρο 22

Επιτροπές

1. Οι ακόλουθες Επιτροπές θεσπίζονται με την παρούσα, με σκοπό τη συνδρομή του Διοικητικού Συμβουλίου στα θέματα των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων:

(α) Επιτροπή Πολιτικού / Στρατιωτικού Συντονισμού (ΕΠΣΣ),

(β) Επιτροπή Εθνικών Εποπτικών Αρχών (ΕΕΕΑ) και

(γ) Επιτροπή Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών (ΕΦΠΑΥ).

2. Τα μέλη των επιτροπών είναι πολιτικοί και / ή στρατιωτικοί εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τα Κράτη-μέλη.

3. Οι Επιτροπές αναφέρονται απευθείας στο Διοικητικό Συμβούλιο, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από τους διαδικαστικούς κανόνες ή μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Άλλοι συμμετέχοντες, συμπεριλαμβανόμενων και των εμπειρογνωμόνων, μπορούν να παρίστανται στις επιτροπές αυτές, ως παρατηρητές, κατόπιν πρόσκλησης.

4. Η Επιτροπή Πολιτικού / Στρατιωτικού Συντονισμού (ΕΠΣΣ) θα έχει αρμοδιότητα σε θέματα που αφορούν την πολιτικοστρατιωτική συνεργασία και την υλοποίηση της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, και θα αποτελείται από δύο αντιπροσώπους, έναν πολιτικό και ένα στρατιωτικό, από κάθε Κράτος-μέλος.

5. Η Επιτροπή Εθνικών Εποπτικών Αρχών (ΕΕΕΑ) θα απαρτίζεται από έναν αντιπρόσωπο από τις Εθνικές Εποπτικές Αρχές των Κρατών-μελών, και θα έχει αρμοδιότητα σε θέματα που προβλέπονται από την αντίστοιχη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και οποιαδήποτε πρόσθετα καθήκοντα της ανατίθενται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

6. Η Επιτροπή Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών (ΕΦΠΑΥ) θα αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο από κάθε φορέα που περιλαμβάνεται στη γραπτή συμφωνία κοινού ορισμού, σύμφωνα με το Άρθρο 10 της

παρούσας Συμφωνίας. Η Επιτροπή Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών έχει αρμοδιότητα σε θέματα που προβλέπονται από την αντίστοιχη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και οποιαδήποτε καθήκοντα της ανατίθενται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

7. Εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Συμφωνία, οι προτάσεις της Επιτροπής Φορέων Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών θα υποβάλλονται στην Επιτροπή Εθνικών Εποπτικών Αρχών και την Επιτροπή Πολιτικού / Στρατιωτικού Συντονισμού, ανάλογα με την περίπτωση, προς εξέταση από αυτές και πιθανή πρόταση προς το Διοικητικό Συμβούλιο.

8. Κάθε Επιτροπή θα υποβάλλει προς έγκριση τους όρους αναφοράς της και τους διαδικαστικούς κανόνες που διέπουν τη λειτουργία της στο Διοικητικό Συμβούλιο.

Άρθρο 23

Περιπτώσεις Έκτακτης Ανάγκης

Τα Κράτη-μέλη θα διασφαλίζουν την εκπόνηση συντονισμένων σχεδίων, στο πλαίσιο του BLUE MED FAB, σύμφωνα με τα αντίστοιχα παραρτήματα της Σύμβασης του Σικάγου και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τυχόν υφιστάμενες πολιτικοστρατιωτικές ρυθμίσεις.

Άρθρο 24

Έρευνα και Διάσωση

1. Οι επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης, όσον αφορά σε ατυχήματα και περιστατικά που συμβαίνουν υπεράνω του εδάφους κάθε Κράτους-μέλους και στον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με την αντίστοιχη Περιφερειακή Συμφωνία Αεροναυτιλίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, θα διεξάγονται υπό το συντονισμό των αρμόδιων αρχών του εν λόγω Κράτους-μέλους.

2. Στις περιπτώσεις διασυνοριακών επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης,

στις οποίες συμμετέχουν δύο ή περισσότερα μέρη της παρούσας Συμφωνίας, τα Κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συνεργάζονται και να συντονίζουν τις επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης.

Άρθρο 25

Αστική Ευθύνη

1. Στο αντίστοιχο εναέριο χώρο, ένα Κράτος-μέλος (στο εξής «το Οικείο Κράτος-μέλος») θα καταβάλλει αποζημίωση για κάθε ζημία που προκύπτει από ένα περιστατικό διασυνοριακής παροχής υπηρεσιών, όταν το περιστατικό αυτό:

(α) έχει συμβεί στον εναέριο χώρο της επικράτειάς του, ή υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τους κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και

(β) μετά την κατάλληλη δικαστική διαδικασία, έχει οριστικά κριθεί ότι η εν λόγω ζημία προκλήθηκε από υπαιτιότητα ενός φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (εφεξής, «ο πραγματικός φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας») που ορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 10 ή ότι οι εκπρόσωποί του ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ενεργεί για λογαριασμό του, εκτός από το φορέα παροχής υπηρεσιών η έδρα του οποίου βρίσκεται στο έδαφος του Οικείου Κράτους-μέλους.

2. Καμία άμεση προσφυγή δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του πραγματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή τους εκπροσώπους του ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ενεργεί για λογαριασμό του.

3. Το δικαίωμα στην αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο (1) θα παραγράφεται εάν η αγωγή δεν ασκηθεί εντός περιόδου δύο ετών από την ημερομηνία των οριστικών δικαστικών αποφάσεων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο (4).

4. Αποζημίωση βάσει της παραγράφου (1) μπορεί να αξιωθεί μόνο για ζημία που δεν έχει αποζημιωθεί, σύμφωνα με οριστικές δικαστικές αποφάσεις οι οποίες εκδίδονται βάσει συγκεκριμένων εθνικών ή διεθνών

νόμων και κανονισμών. Μια απόφαση θα θεωρείται οριστική, εάν δεν υπάρχει καμία δυνατότητα δικαστικής προσφυγής κατά αυτής, σύμφωνα με την εθνική ή τη διεθνή νομοθεσία και τις κανονιστικές διατάξεις.

5. Οι απαιτήσεις για αποζημίωση, όπως προβλέπεται στην παράγραφο (1), θα κατατίθενται στο οικείο Κράτος-μέλος. Η αξίωση θα εξετάζεται και γι' αυτή θα αποφαίνεται η αρμόδια αρχή, σύμφωνα με τις αντίστοιχους ουσιώδεις εθνικούς νόμους και κανονιστικές διατάξεις του Οικείου Κράτους-μέλους. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συναίνεση σχετικά με την αξίωση, η διαφορά θα εκδικάζεται από το αρμόδιο δικαστήριο του εν λόγω Κράτους-μέλους, σύμφωνα με τους αντίστοιχους ουσιαστικούς εθνικούς νόμους και κανονιστικές διατάξεις του.

6. Ο πραγματικός φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα αποζημιώνει το οικείο Κράτος-μέλος για οποιαδήποτε αποζημίωση καταβλήθηκε ή έξοδα προέκυψαν ως αποτέλεσμα των ζημιών που προκλήθηκαν από δική του υπαιτιότητα ή αυτή των εκπροσώπων του ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου ενεργεί για λογαριασμό του.

7. Το Κράτος-μέλος του πραγματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα διασφαλίζει την επιβολή της υποχρέωσης αυτής και, σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του πραγματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, θα παίρνει τη θέση του, σε πρώτη ζήτηση, προκειμένου να αποζημιώσει το Οικείο Κράτος-μέλος.

8. Σε περίπτωση διαφωνίας, όσον αφορά στην αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο (7), το Οικείο Κράτος-μέλος δικαιούται να παραπέμψει την εν λόγω διαφορά, με το Κράτος-μέλος του πραγματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σε διαιτησία, στο πλαίσιο των «προαιρετικών κανόνων του Μόνιμου Διαιτητικού Δικαστηρίου για τη διευθέτηση διαφορών μεταξύ δύο Κρατών». Το διαιτητικό δικαστήριο θα εφαρμόζει τους αντίστοιχους ουσιαστικούς νόμους και κανονιστικές διατάξεις του Οικείου Κράτους-μέλους.

9. Καμία διάταξη της παρούσας Συμφωνίας δεν θα εμποδίζει το Οικείο

Κράτος-μέλος και το Κράτος-μέλος του πραγματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να συμφωνήσουν να επιμερίσουν το κόστος που προκύπτει από μια ζημία, όπως αναφέρεται στο Άρθρο 24 (2).

10. Καμία διάταξη της παρούσας Συμφωνίας δεν θα θίγει το ζήτημα εάν ένα Κράτος-μέλος ή ένας πραγματικός φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δικαιούται προσφυγής κατά οποιουδήποτε άλλου προσώπου ή λειτουργικής οντότητας.

11. Τα Κράτη-μέλη θα αλληλοενημερώνονται μόλις λαμβάνουν οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με οποιαδήποτε αξίωση, όπως αναφέρεται στο Άρθρο 24 (2), και όταν μια αξίωση διευθετηθεί οριστικά.

12. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας οι οποίοι ορίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 14 της παρούσας Συμφωνίας, θα τηρούν επαρκή κάλυψη για την ευθύνη που προκύπτει στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας, έτσι ώστε να καθιστούν αποτελεσματική την υποχρέωση που τους επιβάλλεται βάσει της παραγράφου (7), για αποζημίωση του Οικείου Κράτους-μέλους.

13. Η υλοποίηση του παρόντος Άρθρου δεν θα θίγει διεθνείς συμφωνίες που αφορούν ζημίες που προκαλούνται από τις ένοπλες δυνάμεις ενός Κράτους-μέλους στο έδαφος ενός άλλου Κράτους-μέλους.

14. Το παρόν Άρθρο θα αντικαταστήσει τις διατάξεις που διέπουν την ευθύνη σε οποιεσδήποτε υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες, μεταξύ οποιωνδήποτε δύο Κρατών-μελών, οι οποίες σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Άρθρο 26

Διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών περιστατικών

1. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού περιστατικού, σύμφωνα με την έννοια της Σύμβασης του Σικάγου, τα οποία συμβαίνουν στον εναέριο χώρο υπεράνω του εδάφους του Κράτους-μέλους ή υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τους κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής «το Κράτος-μέλος του περιστατικού») και ελέγχονται από ένα φορέα

παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διαφορετικό από το φορέα παροχής του οποίου η έδρα βρίσκεται στο έδαφος του Κράτους-μέλους του περιστατικού (εφεξής «ο πραγματικός φορέας παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών»), το Κράτος-μέλος του πραγματικού φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών θα γνωστοποιεί το γεγονός αυτό, χωρίς καθυστέρηση, στις αρμόδιες αρχές του Κράτους-μέλους του περιστατικού, με τα πλέον κατάλληλα μέσα. Η γνωστοποίηση θα έχει το ίδιο περιεχόμενο με τη γνωστοποίηση του Παραρτήματος 13 της Σύμβασης του Σικάγου.

2. Μετά από αίτημα του προς το Κράτος-μέλος του περιστατικού ή το Κράτος που διεξάγει την έρευνα, σύμφωνα με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, θα παρέχεται, και θα έχουν πρόσβαση, στο απαιτούμενο υλικό όλοι οι αντίστοιχοι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και οι αρμόδιες αρχές των Κρατών-μελών, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διερεύνηση του ατυχήματος ή του σοβαρού περιστατικού που πρόκειται να διενεργηθεί. Το Κράτος-μέλος του πραγματικού φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών θα χορηγεί, ως εκ τούτου, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και τις κανονιστικές του διατάξεις, στο Κράτος που διεξάγει την έρευνα, πρόσβαση στις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό, το υλικό, το προσωπικό, την τεκμηρίωση ή οποιαδήποτε άλλη πληροφορία σχετική με τους ουσιαστικούς φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και τις δικές του αρμόδιες αρχές.

Οι παρεχόμενες πληροφορίες δεν θα διατίθενται ή χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους πέραν της διερεύνησης της ασφάλειας.

3. Το Κράτος-μέλος του πραγματικού φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών θα έχει τη δυνατότητα ορισμού ενός διαπιστευμένου αντιπροσώπου, προκειμένου αυτός να λάβει μέρος στην έρευνα.

4. Κάθε Κράτος-μέλος το οποίο, μετά από αίτημα του Κράτους που διεξάγει την έρευνα, παρείχε πληροφορίες ή πρόσβαση στις αρμόδιες αρχές του ή στους φορείς παροχής των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών του, θα δικαιούται να ορίσει ένα διαπιστευμένο αντιπρόσωπο, προκειμένου αυτός να

συμμετέχει στην έρευνα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 13 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και της αντίστοιχης νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της συναφούς εθνικής νομοθεσίας. Οι αρμόδιες αρχές του Κράτους που διεξάγει την έρευνα θα παρέχουν την τελική έκθεση της έρευνας στη γλώσσα του εν λόγω Κράτους και μια αγγλική μετάφραση, μαζί με οποιεσδήποτε συστάσεις ασφαλείας προκύπτουν από την έρευνα, προς τις αρμόδιες αρχές του Κράτους-μέλους του πραγματικού φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, καθώς και, κατόπιν υποβολής αιτήματος, προς τα υπόλοιπα Κράτη-μέλη και το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED.

5. Το παρόν Άρθρο θα αντικαταστήσει τις διατάξεις που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων και των σοβαρών περιστατικών σε τυχόν υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες μεταξύ των δύο Κρατών-μελών, οι οποίες σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Άρθρο 27

Έρευνα περιστατικών, υποβολή εκθέσεων και διάδοση πληροφοριών

1. Όλα τα Κράτη-μέλη θα διαθέτουν κατάλληλους μηχανισμούς υποβολής εκθέσεων για περιστατικά, σύμφωνα με τη διεθνή και την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

2. Τα Κράτη-μέλη θα διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που αφορούν στην ασφάλεια και σχετίζονται με το BLUE MED θα αναφέρονται, συλλέγονται, προστατεύονται, ανταλλάσσονται και διαδίδονται δεόντως.

3. Μοναδικός σκοπός της αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων και περιστατικών και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 28

Προσχώρηση Κράτους στη Συμφωνία

1. Η παρούσα Συμφωνία είναι ανοικτή για προσχώρηση σε οποιοδήποτε Κράτος, με την προϋπόθεση ότι ο εναέριος χώρος υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τις Περιφερειακές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι παρακείμενος του εναέριου χώρου

BLUE MED FAB, ο οποίος προσδιορίζεται βάσει του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

2. Κάθε τέτοιο Κράτος το οποίο επιθυμεί να καταστεί συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας Συμφωνίας και του BLUE MED FAB, θα υποβάλλει αίτημα για ένταξη στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED.

3. Το Διοικητικό Συμβούλιο θα προβαίνει στην αξιολόγηση του αιτήματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις του FAB, βάσει της νομοθεσίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και του αντίστοιχο κοινοτικού κεκτημένου. Υπό την προϋπόθεση ότι το αιτούν Κράτος εφαρμόζει, ήδη, πλήρως τη νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και το αντίστοιχο κοινοτικό κεκτημένο, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να προβεί σε θετική εισήγηση για το αίτημα που αναφέρεται στην παράγραφο 2, σύμφωνα με τα Άρθρα 20 και 21 της παρούσας Συμφωνίας.

4. Μετά από θετική σύσταση του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED, όσον αφορά στο αίτημα που αναφέρεται στην παράγραφο 2, θα υπογράφεται μια συμφωνία η οποία θα καθορίζει τους όρους της προσχώρησης, καθώς και τυχόν τροποποιήσεις που θα προκύψουν για την παρούσα Συμφωνία, μεταξύ του αιτούντος Κράτους και των Κρατών-μελών του BLUE MED FAB. Η συμφωνία προσχώρησης και οι τυχόν τροποποιήσεις της παρούσας Συμφωνίας θα υποβάλλονται προς κύρωση από όλα τα Κράτη-μέλη, σύμφωνα με τις αντίστοιχες συνταγματικές τους απαιτήσεις. Ανεξάρτητα από οποιαδήποτε πρόβλεψη σε σχέση με την προσωρινή υλοποίηση της συμφωνίας αυτής, εν αναμονή της κύρωσης, οι συμφωνίες αυτές θα ισχύουν μετά από μια συμφωνημένη μεταβατική περίοδο, η οποία θα προτείνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED.

5. Η ένταξη ενός Κράτους στη Συμφωνία θα κοινοποιείται από το Διοικητικό Συμβούλιο στους Συνδεδεμένους Εταίρους, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Θεματοφύλακα που προσδιορίζεται στο Άρθρο 37 της παρούσας Συμφωνίας.

6. Το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED θα εγκρίνει ή, ενδεχομένως, θα προτείνει στο Κράτος-μέλος τη λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων που απαιτούνται για την εν λόγω προσχώρηση.

Άρθρο 29

Αποχώρηση Κράτους-μέλους από τη Συμφωνία

1. Οποιοδήποτε Κράτος-μέλος μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αποχωρήσει από την παρούσα Συμφωνία, με γνωστοποίηση, εγγράφως, της πρόθεσής του να αποχωρήσει από την παρούσα Συμφωνία, προς το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED και το Θεματοφύλακα.

2. Η αποχώρηση ενός Κράτους-μέλους δεν θα απαλλάσσει το Κράτος αυτό από την υποχρέωση συμμόρφωσης με την παράγραφο 5 του παρόντος Άρθρου και με το Άρθρο 32 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Η αποχώρηση θα τίθεται σε ισχύ ένα έτος μετά την ημερομηνία κατά την οποία έχει ληφθεί η γνωστοποίηση από το Θεματοφύλακα.

4. Το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED θα λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα που απαιτούνται για την εν λόγω αποχώρηση.

5. Το αποχωρούν Κράτος-μέλος θα επιβαρύνεται με τις δαπάνες που προέκυψαν για τα άλλα Κράτη-μέλη, ως αποτέλεσμα της εν λόγω αποχώρησης. Οι οικονομικές συνέπειες που απορρέουν άμεσα από την αποχώρηση θα καθορίζονται σε ειδική συμφωνία η οποία θα συνάπτεται μεταξύ του αποχωρούντος Κράτους-μέλους και των υπόλοιπων Κρατών-μελών.

6. Η αποχώρηση ενός Κράτους από την παρούσα Συμφωνία θα γνωστοποιείται στους Συνδεδεμένους Εταίρους, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Θεματοφύλακα.

Άρθρο 30

Τροποποιήσεις της Συμφωνίας

1. Οποιοδήποτε Κράτος-μέλος μπορεί να προτείνει τροποποίηση της

παρούσας Συμφωνίας, υποβάλλοντας μια τέτοια πρόταση στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED.

2. Οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας θα συμφωνείται ομόφωνα από τα Κράτη-μέλη, ύστερα από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED, και θα υποβάλλεται προς κύρωση από όλα τα Κράτη-μέλη, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των αντίστοιχων συνταγματικών τους κανόνων.

3. Οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας θα τίθεται σε ισχύ ενενήντα (90) ημέρες μετά την κατάθεση του τελευταίου εγγράφου κύρωσης στο θεματοφύλακα.

4. Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω, τα Παραρτήματα της παρούσας Συμφωνίας θα τροποποιούνται με την ομόφωνη σύμφωνη γνώμη όλων των Κρατών-μελών και θα γνωστοποιούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο. Μια τροπολογία Παραρτήματος θα τίθεται σε ισχύ 15 ημέρες μετά τη λήψη, από το Διοικητικό Συμβούλιο, της γνωστοποίησης όλων των Κρατών-μελών.

5. Οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας ή των Παραρτημάτων της θα γνωστοποιείται στους Συνδεδεμένους Εταίρους, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Θεματοφύλακα.

Άρθρο 31

Καταγγελία της Συμφωνίας

1. Τα Κράτη-μέλη μπορούν να αποφασίσουν ομόφωνα να καταγγείλουν την παρούσα Συμφωνία, ανά πάσα στιγμή.

2. Η καταγγελία θα εκτελείται με γραπτή δήλωση από όλα τα Κράτη-μέλη προς το Θεματοφύλακα, ότι η παρούσα Συμφωνία παύει να ισχύει σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία, η οποία θα αποφασιστεί από τα Κράτη-μέλη.

3. Τα Κράτη-μέλη θα καθορίζουν από κοινού και θα επιμερίζουν το κόστος που προκύπτει από μια τέτοια καταγγελία.

4. Η λήξη της παρούσας Συμφωνίας θα γνωστοποιείται από το Διοικητικό Συμβούλιο στους Συνδεδεμένους Εταίρους, το Διεθνή Οργανισμό

Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Θεματοφύλακα.

Άρθρο 32

Αναστολή της Συμφωνίας

1. Κάθε Κράτος-μέλος θα δικαιούται να αναστείλει άμεσα την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας, ή τμημάτων της, με σκοπό τη διαφύλαξη των συμφερόντων της εθνικής δημόσιας τάξης, της ασφάλειας και της άμυνας, και / ή στην περίπτωση διεθνών εντάσεων και συγκρούσεων.

2. Η εν λόγω απόφαση θα γνωστοποιείται αμέσως, γραπτώς, στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED, τους Συνδεδεμένους Εταίρους, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Θεματοφύλακα.

3. Το Κράτος-μέλος το οποίο ανέστειλε την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας, θα προσπαθεί να τερματίσει την αναστολή όσο το δυνατό συντομότερα και θα ενημερώνει τα υπόλοιπα Κράτη-μέλη αμέσως μόλις τερματιστεί η αναστολή.

4. Το Κράτος-μέλος το οποίο ανέστειλε την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας, ή τμημάτων της, θα πρέπει, κατ' αρχήν, να επιβαρύνεται με τις δαπάνες που απορρέουν απευθείας από μια τέτοια αναστολή. Τα έξοδα αυτά θα καθορίζονται με ειδική συμφωνία, η οποία θα συνάπτεται μεταξύ του αναστέλλοντος Κράτους-μέλους και των υπόλοιπων Κρατών-μελών.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED θα λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα που απαιτούνται για την αναστολή αυτή.

6. Στην περίπτωση που τα Κράτη-μέλη αποφασίσουν, από κοινού, να αναστείλουν τη Συμφωνία, ανά πάσα στιγμή, με γραπτή δήλωση, προκειμένου να διασφαλιστούν τα συμφέροντα δημόσιας τάξης, της ασφάλειας ή της εθνικής άμυνας και / ή στην περίπτωση διεθνών εντάσεων και συγκρούσεων, θα ενημερώνουν αμέσως, γραπτώς, τους Συνδεδεμένους Εταίρους, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Θεματοφύλακα.

Άρθρο 33

Επίλυση διαφορών

1. Οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει μεταξύ των Κρατών-μελών, όσον αφορά στην ερμηνεία ή την υλοποίηση οποιασδήποτε διάταξης της παρούσας Συμφωνίας, καθώς και στην ύπαρξη, την ισχύ ή την καταγγελία της, η οποία δεν μπορεί να επιλυθεί με φιλικό τρόπο, εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την πρώτη γνωστοποίηση, εγγράφως, από ένα από τα Κράτη-μέλη προς τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα, με απευθείας διπλωματικές διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις μεταξύ των οικείων Κρατών-μελών, θα παραπέμπεται στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED.

2. Αν η διαφορά δεν μπορεί να επιλυθεί μέσω του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED, εντός τριών (3) μηνών από την παραπομπή της στο εν λόγω Διοικητικό Συμβούλιο, τα ενδιαφερόμενα Κράτη-μέλη θα δικαιούνται να παραπέμψουν τη διαφορά σε διαιτησία, στο πλαίσιο των «προαιρετικών κανόνων του Μόνιμου Διαιτητικού Δικαστηρίου για τη διαιτησία διαφορών μεταξύ δύο Κρατών», με την εξαίρεση των διαφορών που προκύπτουν από την ερμηνεία και την υλοποίηση των Άρθρων 28 και 34.

3. Οι δαπάνες της διαιτησίας, συμπεριλαμβανόμενων και των αμοιβών και των εξόδων της, θα βαρύνουν τα Κράτη-μέλη διαδίκους της διαιτητικής διαδικασίας και θα επιμερίζονται μεταξύ τους από το Διαρκές Δικαστήριο.

4. Οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου θα είναι δεσμευτικές για τα Κράτη-μέλη που είναι διάδικοι στη διαφορά.

Άρθρο 34

Συνδεδεμένοι Εταίροι Blue Med

1. Ένα Κράτος το οποίο επιθυμεί να καταστεί συνδεδεμένος εταίρος του BLUE MED FAB θα υποβάλλει αίτημα, για το σκοπό αυτό, στο Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο θα προβαίνει στην αξιολόγηση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του FAB, με βάση το βαθμό υιοθέτησης της νομοθεσίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και του αντίστοιχου κοινοτικού κεκτημένου από το αιτούν Κράτος.

3. Σε περίπτωση θετικής εισήγησης του Διοικητικού Συμβουλίου του BLUE MED FAB, όσον αφορά στο αίτημα που αναφέρεται στην παράγραφο 1, σύμφωνα με τα Άρθρα 20 και 21, θα υπογράφεται μια συμφωνία σύνδεσης, η οποία θα καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του συγκεκριμένου Συνδεδεμένου Εταίρου του BLUE MED FAB, μεταξύ του αιτούντος Κράτους και των Κρατών-μελών του BLUE MED FAB και θα τίθεται σε ισχύ όπως θα έχει συμφωνηθεί σε αυτή. Η συμφωνία σύνδεσης θα υποβάλλεται προς κύρωση από όλα τα Κράτη-μέλη και τον αιτούντα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των αντίστοιχων συνταγματικών κανόνων τους.

4. Η συμφωνία σύνδεσης ενός Κράτους στο FAB, η τροποποίηση ή η καταγγελία της, θα γνωστοποιούνται από το Διοικητικό Συμβούλιο στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Θεματοφύλακα.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο του BLUE MED θα προσδιορίζει όλα τα αναγκαία μέτρα και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για μια τέτοια σύνδεση.

Άρθρο 35

Κόστος υλοποίησης του Blue Med FAB

Μόνο οι κοινές δαπάνες για τη λειτουργία του FAB θα βαρύνουν, σε κοινή βάση, και θα καθορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Άρθρο 36

Καταχώρηση στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)

Η παρούσα Συμφωνία και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση ή τροποποίηση της, θα καταχωρούνται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 83 της Σύμβασης του Σικάγου.

Άρθρο 37

Θεματοφύλακας

1. Η Κυβέρνηση της Ιταλίας θα ενεργεί ως θεματοφύλακας της παρούσας Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της και θα τηρεί το επίσημο αντίγραφο της παρούσας Συμφωνίας.

2. Τα πρωτότυπα οποιωνδήποτε πράξεων κύρωσης, αποχώρησης, καταγγελίας ή αναστολής της παρούσας Συμφωνίας και της προσχώρησης ή αποχώρησης Συνδεδεμένων Εταίρων θα τηρούνται, επίσης, από το Θεματοφύλακα.

3. Ο Θεματοφύλακας:

(α) θα ενημερώνει όλα τα Κράτη-μέλη:

i. για κάθε κατάθεση πράξης κύρωσης ή προσχώρησης, με την αντίστοιχη ημερομηνία τους,

ii. για την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας,

iii. για την αποδοχή και θέση σε ισχύ οποιασδήποτε τροποποίησης της παρούσας Συμφωνίας,

iv. για οποιοδήποτε αίτημα ενός Κράτους για προσχώρηση στην παρούσα Συμφωνία, και

v. για οποιαδήποτε αποχώρηση ενός Κράτους-μέλους από την παρούσα Συμφωνία,

(β) θα καταχωρήσει την παρούσα Συμφωνία, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή της, στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και θα ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, καθώς και κάθε μεταγενέστερης τροποποίησης της,

(γ) θα ενημερώνει το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

i. για οποιαδήποτε προσχώρηση ή αποχώρηση από την παρούσα Συμφωνία, με την αντίστοιχη ημερομηνία τους, και,

ii. για την αναστολή ή καταγγελία της παρούσας Συμφωνίας, με την αντίστοιχη ημερομηνία τους,

(δ) θα διαβιβάζει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας Συμφωνίας σε όλα τα Κράτη-μέλη και

(ε) θα εκτελεί οποιαδήποτε άλλα συνήθη καθήκοντα των Θεματοφυλάκων.

Άρθρο 38

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 30 ημέρες μετά την κατάθεση της τελευταίας πράξης κύρωσης στο Θεματοφύλακα.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφοντες, όντας νόμιμα εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία, εξ ονόματος των αντίστοιχων Κυβερνήσεών τους.

ΕΓΙΝΕ στη Λεμεσό, της Κύπρου, σήμερα 12 Οκτωβρίου 2012

(υπογραφή)

Η Αυτού Εξοχότητα, κ. Κωστής Χατζηδάκης

Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

(υπογραφή)

Η Αυτού Εξοχότητα, κ. Ευθύμιος Φλουρέντζου

Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας

(υπογραφή)

Η Αυτού Εξοχότητα, κ. Mario Ciaccia

Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών της Ιταλικής Δημοκρατίας

(υπογραφή)

Η Αυτού Εξοχότητα, Dr. Austin Gatt

Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Επικοινωνιών της Δημοκρατίας της Μάλτας

Παράρτημα 1

Κατάλογος των Εθνικών Εποπτικών Αρχών (ΕΕΑ) του BLUE MED

Κύπρος:

Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών,

Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας,

Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας,

Πινδάρου 27

Λευκωσία, ΚΥΠΡΟΣ 1429

Ελλάδα

Ελληνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας

3η Οδός 29

16777 Ελληνικό

Ελλάδα

Τηλ: +30 2108984104

Φαξ: +30 2109680229

Ιταλία:

ENAC-Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Presidenza e Direzione Generale

Viale del Castro Pretorio, 118

00 185 ΡΩΜΗ

ΙΤΑΛΙΑ

Τηλ: +39 06 44596300/44596310

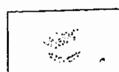
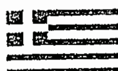
Φαξ: +39 06 44596 301/44596311

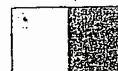
Μάλτα:

BLUE MED
Mediterranean FAB

BLUE MED FAB

State Level Agreement

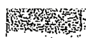



Version 1.0
12/10/2012



TABLE OF CONTENTS





Agreement on the establishment of the BLUE MED Functional Airspace Block

between

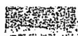
the Hellenic Republic,

the Republic of Cyprus,

the Italian Republic,

and

the Republic of Malta.



Preamble

The Government of the Hellenic Republic;

The Government of the Republic of Cyprus;

The Government of the Italian Republic;

and

The Government of the Republic of Malta;

HAVING REGARD TO the European Union Single European Sky (SES) legislation, to the relevant implementing rules and to the statement by the EU Member States on military issues relating to the Single European Sky;

DESIRING to enhance the current ATM/ANS safety standards and to achieve the optimum effectiveness, efficiency and capacity of European Air Traffic Management, reducing the environmental impact on the airspace under their responsibility, as required by the SES legislation;

WHEREAS the Single European Sky targets are to be reached through the creation of Functional Airspace Blocks (FAB), with the air navigation services being performance-driven and optimised with a view to introducing enhanced cooperation among air navigation service providers;

EXPRESSING their will to cooperate with the required equality in the implementation of the SES in order to obtain benefits for airspace users;

RECOGNIZING that the conclusion of an Agreement regarding the establishment and implementation of BLUE MED shall not affect the exclusive rights of the Member States with regard to sovereignty over the airspace above their territories or their prerogatives with regard to security and defence in airspace under their responsibility in accordance with the relevant ICAO regional air navigation agreements;

CONSIDERING that a more integrated approach promoting and fostering civil and military co-operation in air traffic management shall be beneficial to the implementation of the FAB objectives;



DESIRING, in accordance with the Single European Sky legislation, to expand participation to the BLUE MED FAB by involving other neighbouring Countries which are non EU Member States within the relevant Acquis Communautaire and the SES legislation context, specified in the legal grounds for the implementation of the FAB approach and pre-accession undertakings as agreed in the respective BLUE MED associated partners agreements;

CONSIDERING that the Feasibility Report of the Functional Airspace Block BLUE MED showed that the implementation of the proposed FAB, while being feasible and cost-effective, is expected to bring about relevant improvements in the operational, environmental and technical fields while maintaining a high level of safety;

HAVING REGARD to the Joint Declaration of intent relating to the establishment of a BLUE MED FAB, signed in Rome on 4 November 2008 by the Ministers of Transport of the BLUE MED States;

CONSIDERING the positive conclusion of the Definition Phase;

CONSIDERING the concept of operations and especially the "virtual centre" concept;

RECOGNISING the need to operate in a "Just Culture" environment as set out by International and European legislation;

CONSIDERING that the SES legislation, sets out a performance framework with quantified target setting to ensure better integration of the service provision while strengthening the overall network management function;

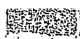
CONSIDERING that military mission effectiveness, civil-military cooperation and coordination are of utmost importance in order to achieve the performance objectives while understanding that the performance scheme should be without prejudice to the relevant SES legislation aiming at safeguarding essential security or defence policy interests;

CONVINCED that the establishment of the BLUE MED FAB shall meet the objectives of achieving optimum effectiveness, efficiency and capacity of the Air Traffic Management network, while maintaining a high level of safety within their respective airspace, and reducing the environmental impact;



AIMING at setting forth the legal and institutional context for the establishment and functioning of the BLUE MED FAB with particular, but not exclusive, regard to the SES legislation;

HEREBY AGREE AS FOLLOWS:



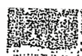
General Provisions

Article 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, any term and expression used in this Agreement and in any annex hereto which definition is not provided for in the SES legislation, shall be referred on the basis of the Chicago Convention of 1944 on the International Civil Aviation Organisation.

In addition, the following terms shall have the meanings set out below:

1. **"Agreement"** means this agreement including all its annexes and any reference to the Agreement includes a reference to the Annexes.
2. **"Airspace concerned"** means the airspace under the responsibility of the Member States in accordance with International Civil Aviation Organization (ICAO) rules, as defined in Article 3 of this Agreement.
3. **"BLUE MED FAB Associated Partners"** means those neighbouring states which have concluded an agreement with the BLUE MED Member States setting forth the terms and conditions of their commitment to FAB activities within the framework of Single European Sky legislation and the relevant Acquis Communautaire.
4. **"BLUE MED FAB Member States"** or "Member States" means the States that have signed this Agreement.
5. **"BLUE MED Functional Airspace Block"** or **"BLUE MED FAB"** means the Functional Airspace Block established by the Member States under this Agreement.
6. **"Chicago Convention"** or **"ICAO Convention"** means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944.
7. **"Civil/Military coordination"** is the communication between civil and military elements (human and/or technical) necessary to ensure safe, efficient and harmonious use of the airspace.



8. **"Cross-border airspace"** means an airspace structure extending across national borders and/or the boundaries of Flight Information Regions.

9. **"Operational air traffic"** means flights that do not comply with the provisions laid down for general air traffic and for which rules and procedures have been specified by the appropriate national authorities.

10. **"Operational Concept"** of BLUE MED as defined in the Concept of Operations (D1.1a Edition 1.1.22/12/2009) document, and approved by the Governing Body.

11. **"State aircraft"** shall have the meaning ascribed to it by Article 3 of the Chicago Convention.

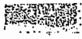
12. **"Search and Rescue Region"** or "SRR" means an area of defined dimensions, recognized by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) regional air navigation plans associated with a rescue co-ordination centre (RCC) within which search and rescue services are provided.

13. **"Single European Sky legislation"** or "SES legislation" is used as a generic denomination meaning variously all the regulations, the related implementing rules and the directives issued by the European Parliament, the Council and the Commission in the framework of the Single European Sky Initiative, including also measures issued by the Commission.

14. **"Territory"** means the land areas as well as the territorial waters, and the related airspace under the sovereignty of a Member State in accordance with international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea and its national legislation.

Article 2
Objective of the Agreement

1. The objective of the present Agreement is to establish the BLUE MED Functiona Airspace Block in compliance with the Single European Sky legislation, and to set fortl the rules and procedures for its implementation.



Article 3
Geographic scope and application

1. The provisions of the present Agreement apply in respect of the airspace of the flight information regions (FIR) as well as upper information regions (UIR) entrusted to the Member States by the ICAO Regional Air Navigation Agreements, as identified hereunder:
   - Athinai FIR;
   - Hellas UIR;
   - Nicosia FIR/UIR;
   - Milan FIR/UIR;
   - Rome FIR/ UIR;
   - Brindisi FIR/UIR; and
   - Malta FIR/UIR.

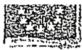
2. The application of this Agreement shall be without prejudice to the rights and duties of Member States under the Chicago Convention as well as under any other international agreement binding upon them.

Article 4
Sovereignty, Security and national defence needs

1. This Agreement shall be without prejudice to the complete and exclusive sovereignty that Member States have over the airspace above their respective territory.

2. The provisions of this Agreement shall be without prejudice to national requirements relating to public order, public security and defence interests of the Member States relating to security and national defence needs.

(Intentionally left blank)



3. Each Member State shall be entitled to apply any appropriate measure, including the right to order any aircraft to clear its national airspace for the purpose of safeguarding essential security and defence policy interests. The Member State shall nevertheless make every effort to inform other Member States and to minimise the disruption of FAB operations.

Article 5
Functional Airspace Block

The BLUE MED FAB hereby established shall aim at achieving optimal capacity, efficiency and performance within the airspace concerned, regardless of existing boundaries, with respect to safety, cost efficiency and environmental impact sustainability for European Air Traffic management network (EATMN).

Article 6
Commitment of the Member States

With a view to achieving the objective of the BLUE MED FAB, the Member States commit to cooperate and take appropriate measures, in accordance with their national procedures and pursuant to the present Agreement, in particular in the following domains:

(a) Airspace Organisation;
(b) Air Traffic Management;
(c) Air Navigation Services;
(d) Civil/Military cooperation;
(e) Harmonisation of rules and procedures;
(f) Governance;
(g) Regulatory supervision;
(h) Charging;
(i) Performance;
(j) Interoperability.





Article 7
Airspace Organisation and Air Traffic Management

1. The Member States shall closely co-operate in the provision of Airspace Management and Air Traffic Flow Management Services and make the most efficient use of available resources and capabilities within the BLUE MED FAB.

2. The Member States undertake to jointly design the BLUE MED FAB airspace identified under Article 3. To this end, the Member States agree to ensure in particular:

   (a) the design of the airspace structures concerned to facilitate defragmentation and dynamic sectorisation taking due account of collaborative processes at EATMN level;
   (b) the development and approval of a BLUE MED FAB airspace design policy, in close cooperation between civil and military authorities and in consultation with any relevant stakeholders with particular regard to airspace users;
   (c) the development, approval and implementation of a BLUE MED Airspace Development Plan;
   (d) the assessment of airspace modifications affecting the performance at BLUE MED FAB level;
   (e) the coordinated establishment of cross border airspace within the BLUE MED FAB.

3. In doing so, the Member States, through the identified Governance structures, shall interface with the EU Network Management function in accordance with the SES legislation and following ICAO procedures.

4. The Member States shall ensure the development and implementation of a BLUE MED FAB management policy of the airspace concerned with a view to achieving optimal coordination of air traffic flows.



Article 8
Civil/Military coordination and cooperation

1. The Member States shall cooperate at the legal, operational and technical level to achieve and enhance the efficient and consistent application of the concept of flexible use of airspace, in accordance with SES legislation, existing national arrangements and applicable international agreements and taking into account both civil and military requirements as well as security and defence interests.

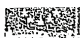
2. The Member States shall take all necessary measures to ensure that appropriate consultation and coordination mechanisms between civil and military authorities are in place for the management of the airspace under their responsibility.

3. Such measures shall be based upon letters of agreement between civil and military authorities and air traffic service units for the safe and efficient conduct of military operations, training and exercises, access to ANS information and facilities provided it is allowed by national legislation, and may include a civil/military common airspace management committee.

4. In cases where cross-border services in the airspace concerned are provided, the Member States shall encourage close cooperation between the civil and military air navigation service providers.

5. The Member States shall strive to harmonise the relevant civil and military arrangements to facilitate civil/military cooperation, in particular in the field of defence and ATM security.

6. This Agreement does not affect the right of each Member State subject to the relevant ICAO rules and procedures to reserve or otherwise arrange defined volumes of airspace within the airspace under their responsibility, for exclusive or specific use of military users and/or aircraft operated as Operational Air Traffic.



Article 9
Air Navigation Services

1. Pursuant to the terms and conditions set forth in the present Agreement, the Member States undertake to implement the Operational Concept defined in order to foster a closer cooperation for the provision within the BLUE MED FAB of the following air navigation services:

    (a) Air Traffic Services (ATS);

    (b) Communication, Navigation and Surveillance Services (CNS);

    (c) Meteorological Services (MET); and

    (d) Aeronautical Information Services (AIS).

2. The Member States shall encourage closer cooperation in the provision of air navigation services and the efficient use of available resources and capabilities within the BLUE MED FAB.

3. This Agreement shall be applied without prejudice to arrangements or agreements related to the provision of air traffic services between any Member State(s) and a third party existing prior to the signature of this Agreement. Such existing arrangements/agreements with third parties are notified to the BLUE MED Governing Board upon signature of this agreement.

Article 10
Joint Designation

1. The Member States shall, by means of written agreements or equivalent legal arrangements, jointly designate the air traffic service providers to provide the relevant air traffic services within the portions of airspace assigned to them as their respective area of responsibility.



2. The Member States shall inform one another of any change occurring with reference to the rights and obligations of the designated air traffic service providers at national level and of any change in the terms of certification or in the legal status of the designated air traffic service providers.

3. The Member States shall jointly inform the European Commission, the Single Sky Committee and other EU Member States of any decision taken under the present article concerning the designation of air traffic service providers.

4. Air Navigation Service Providers authorised by a Member State to provide ANS without certification in line with SES legislation shall be notified to the Governing Board by the Member State concerned.

5. Air traffic Service Providers not jointly designated in accordance with the present article, if any, shall be notified to the Governing Board by the Member State concerned.

Article 11
Communication, Navigation and Surveillance Services

1. The Member States shall endeavour to make use of any common and inter-operable technical systems and to achieve the cost efficient deployment of infrastructures for the provision of Communication, Navigation and Surveillance Services by civil air navigation service providers.

2. The interoperability arrangements should take into account national security requirements. Any technical change influencing the provision of the air navigation service to military aviation shall be coordinated with the appropriate military authority of the Member State concerned.



Article 12
Aeronautical Information Services

The Member States shall ensure closer cooperation among providers of aeronautical information services and shall endeavour to coordinate the provision of Aeronautical Information Services in the airspace concerned.

Article 13
Meteorological Services

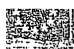
1. The Member States shall ensure closer cooperation among providers of aeronautical meteorological information and services.

2. Each Member State shall provide the BLUE MED Governing Board, with a list of the meteorological service providers designated on an exclusive basis or otherwise authorized pursuant to SES legislation to provide MET services in the airspace under its responsibility.

Article 14
Relations between designated Air Traffic and Meteorological Service Providers

1. The Member States shall ensure that the designated Air Traffic and Meteorological service providers enter into appropriate written agreements or equivalent arrangements providing for the rules and procedures governing their cooperation, collaboration and coordination in the provision of services within the airspace concerned with a view to achieving an enhanced cooperation in ATM/ANS. Such agreements or arrangements shall be notified to the Governing Board.

2. Any such written agreements or equivalent legal arrangements concerning cross border Air Traffic and/or MET services in the airspace concerned shall be approved by the Member States after consultation with the BLUE MED Governing Board. Once approved, they shall be notified to the BLUE MED Governing Board.



3. The Member States shall ensure that any written agreements or equivalent legal arrangements concerning the provision of air traffic services by designated air traffic service providers outside the airspace concerned with neighbouring States do not affect this agreement and are notified to the BLUE MED Governing Board and to the Depositary.

Article 15
Harmonisation

The Member States, having regard to SES legislation, shall strive to harmonise their national rules and procedures with a view to achieving the development and implementation of BLUE MED FAB ANSP Safety Management Systems as well as appropriate safety oversight processes. To this end, Member States shall work on a regular basis by using any appropriate means through the ANSP and NSA Committees.

Article 16
Charging

1. The Member States shall endeavour to achieve the widest possible harmonisation of their national charging policies for en-route traffic in the air space concerned and shall strive to agree within the BLUE MED Governing Board on common principles of charging policy, in accordance with the provisions of the relevant SES legislation

2. With a view to achieving the widest possible harmonisation of route charges in the airspace concerned, the Member States shall, within the BLUE MED Governing Board, coordinate their policy related to unit rates.



Article 17
Supervision

1. The Member States recognize that each National Supervisory Authority, individually established or nominated by each Member State in accordance with the SES legislation and listed in Annex 1 to the present Agreement, shall carry out the tasks entrusted to such competent Authority pursuant to the Single European Sky legislation, thus ensuring appropriate supervision and safety oversight of the air navigation services provided in the BLUE MED FAB.

2. The Member States shall promote and facilitate close cooperation among their respective National Supervisory Authorities on the supervision of the air navigation services provided in the BLUE MED FAB in the framework of the Single European Sky Regulations and undertake to strive for the widest possible harmonisation of national rules and procedures governing supervision.

3. To this end, the Member States shall ensure that their respective National Supervisory Authorities conclude appropriate written arrangements on any issue deemed necessary, falling within the remit of their responsibilities.

4. The NSA Agreement shall be notified to the Governing Board.

5. The National Supervisory Authorities Committee shall periodically consult with the Air Navigation Service Providers Committee and, as far as civil military cooperation and FUA are concerned, with the Civil Military Coordination Group, and shall report to the Governing Board any safety issues arising.

Article 18
Performance

The Member States commit to achieve progressive convergence of their national performance plans pursuant to the SES legislation.



Article 19
Governing Board

1. A BLUE MED Governing Board is hereby established as a joint decision-making body for the purposes of the implementation, operation and further development of this Agreement and of the BLUE MED FAB.

2. The Governing Board shall be composed of the following representatives:

   (a) Voting members:

   One (1) duly authorised representative of each Member State. In addition each Member State may appoint, on a permanent or ad hoc basis, one (1) duly authorised military representative. Each Member State has a single vote; and

   (b) Non-voting members:

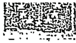
   (i) one (1) representative from the NSA Committee;

   (ii) one (1) representative from the Civil /Military Coordination Committee; and

   (iii) one (1) representative from the ANSP Committee.

3. Upon invitation by the BLUE MED Governing Board, representatives from Associated Partners may attend subject to the conditions set out in the specific agreements signed between each of them and the BLUE MED Member States in accordance with Article 34. The relevant stakeholders may attend as observers either upon invitation by the BLUE MED Governing Board or following the approval by the Board of their application to attend.

(Intentionally left blank)



Article 20
Competencies of the Governing Board

The Governing Board shall ensure the implementation of this Agreement and the fulfilment of the objectives of the BLUE MED FAB maintaining compliance by the BLUE MED FAB with the requirements set out in SES legislation. In order to meet the commitments of the Member States under this Agreement, the Governing Board shall adopt any appropriate measures or decisions on any other matter with the overall aim of meeting the objective of this Agreement and of the BLUE MED FAB and, in particular, shall:

(a) adopt the texts of agreements related to Joint Designation of ATS and MET providers for submission, consideration and approval of the Member States;

(b) approve the BLUE MED FAB common policy for the airspace concerned pursuant to SES legislation;

(c) approve policies concerning air navigation services, air traffic flow and capacity management, airspace management and training and licensing of staff and interoperability of systems;

(d) identify any appropriate measures to support harmonisation of substantive national rules and procedures relating to air navigation services, air traffic flow and capacity management, air space management, training and licensing of related staff, interoperability of systems; and rules of the air, including the harmonization of the notified differences with the ICAO standards;

(e) propose amendments to the present Agreement and to its annexes, subject to the provisions of article 30;

(f) facilitate future changes in the joint designation of the air traffic service providers;

(g) assist in the development of full and optimal civil and military cooperation on the application of the flexible use of airspace;

(h) endorse the Blue Med Performance Plan, and the related performance targets, provided that such a plan is mandated by the SES legislation;

(i) identify any appropriate measures required to achieve the widest possible harmonisation of national charging policies for en-route traffic within the airspace concerned;





(j) adopt and/or identify any appropriate measures required to develop and apply common principles governing the charging policy within the airspace concerned;

(k) ensure the development and implementation of a common overall Safety Management System;

(l) ensure the coordination of the BLUE MED FAB with adjacent functional airspace blocks, including efficient interfaces;

(m) foster and facilitate cooperation between air navigation service providers aiming at the improvement of their performance;

(n) ensure consultation with, and between, air navigation service providers, airspace users and other stakeholders, where appropriate establishing and/or modifying the relevant consultation mechanisms;

(o) coordinate the positions of the Member States with regard to the application of international agreements regarding in particular the work of the International Civil Aviation Organization, EUROCONTROL, the European Commission, the European Aviation Safety Agency and joint undertakings in the field of air traffic management;

(p) identify any measures required for the implementation of the Association Agreements;

(q) evaluate any proposals for termination of this Agreement to be put forward for the approval of the Member States;

(r) take any measures required for accession or withdrawal of a State from the present Agreement;

(s) facilitate the amicable settlement of disputes arising between Member States with reference to the present Agreement;

(t) propose the adoption of any measure required to achieve and/or maintain consistency between this Agreement and any relevant Regulations on the Single European Sky or related Regulations and standards in case of amendment of the latter;

(u) adopt its terms of reference and rules of procedure and approve those adopted by the Committees;

(v) set up ad hoc committees and working groups to assist it in specific matters and approve their proposals;



(w) set up any other administrative or management bodies in order to assist the Governing Board in the daily operations of the FAB; and

(x) develop strategic policy regarding external relations.

Article 21
Functioning of the Governing Board

1. The Governing Board shall appoint a Chairman at its first meeting and thereafter at yearly intervals. The Chairmanship of the Governing Board shall be held on a rotation basis by all Member States.

2. Decisions and recommendations of the Governing Board shall be taken by unanimity.

3. The Governing Board shall adopt terms of reference and rules of procedure for its functioning providing, in particular, for the convening of meetings, the prior dispatch of the agenda, the voting procedure, including the possibility of taking decisions by correspondence.

4. The Governing Board shall meet at the invitation of its Chair as and when required and at least twice a year. Each Member State shall be entitled to request the convening of a meeting.

5. An Administrative Secretariat shall be established in order to assist the Governing Board in administrative matters. The terms of reference and rules of procedure of such an Administrative Secretariat shall be adopted by a decision of the Governing Board.



Article 22
Committees

1. The following Committees are hereby established for the purpose of assisting the Governing Board in the subjects of respective competence:
   (a) Civil/Military Coordination Committee (CMCC);
   (b) National Supervisory Authorities Committee (NSAC); and
   (c) Air Navigation Service Providers Committee (ANSPC).

2. Members of committees are civil and/or military experts appointed by the Member States.

3. Committees shall report directly to Governing Board unless otherwise provided by the rules of procedure or upon decision of Governing Board. Other participants including experts may attend those committees as observers upon invitation.

4. The Civil/Military Coordination Committee (CMCC) shall have competence in matters relating to the civil/military cooperation and on the application of the flexible use of airspace, and shall be composed of two representatives, one civil and one military, from each Member State.

5. The National Supervisory Authorities Committee (NSAC) shall be composed of one representative from the NSAs of Member States, and shall have competence in matters provided by the relevant SES legislation and in any additional tasks entrusted to it by the Governing Board.

6. The Air Navigation Service Provider Committee (ANSPC) shall be composed of one representative of each provider included in the written agreement of joint designation, pursuant to Article 10 of this agreement. The ANSPC has competence over matters provided by the relevant SES legislation and in any additional tasks entrusted to it by the Governing Board.



7. Unless otherwise provided in this agreement, the proposals of the ANSPC shall be submitted to the NSAC and the CMCC, as appropriate, for their consideration and possible recommendation to the Governing Board.

8. Each Committee shall submit its terms of reference and rules of procedure governing its functioning to the Governing Board for approval.

Article 23
Contingency

The Member States shall ensure that coordinated plans are developed within the BLUE MED FAB in compliance with the relevant annexes to the Chicago Convention and taking due account of any existing civil/military arrangements.

Article 24
Search and Rescue

1. Search and Rescue operations, regarding accidents and incidents over the territory of each Member State and in the airspace under its responsibility according to the relevant ICAO Air Navigation Regional Agreement shall be conducted under the coordination of the competent authorities of such Member State.

2. In cases of cross-border Search and Rescue operations involving two or more parties of this Agreement, the Member States undertake to cooperate and coordinate the operations of Search and Rescue.

Article 25
Civil Liability

1. Within the airspace concerned, a Member State (hereinafter, "the Member State Concerned") shall compensate any damage resulting from an occurrence of a cross-border service provision, when such event:



(a) has occurred in the airspace over its territory or under its responsibility according to ICAO rules; and

(b) following the appropriate judicial procedure, it has been definitively determined that such damage was caused by the fault of an air traffic service provider (hereinafter, "the effective air traffic service provider") designated in accordance with Article 10 or that of its agents or any other person acting on its behalf other than the provider(s) whose principal place of operation is located on the territory of the Member State Concerned.

2. No direct action may be brought against the effective air traffic service provider or its agents or any other person acting on its behalf.

3. The right to compensation provided for under paragraph (1) shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years from the date of the definitive judicial decisions as provided for in paragraph (4).

4. Compensation on the basis of paragraph (1) may be claimed only for damage which has not been compensated under definitive judicial decisions taken according to specific national or international laws and regulations. A decision shall be considered as definitive if there is no judicial remedy against it under national or international laws and regulations.

5. Claims for compensation as provided for in paragraph (1) shall be filed with the Member State concerned. The claim shall be considered and ruled on by the competent authority in accordance with the relevant substantive national laws and regulations of this Member State concerned. If no consensus is reached on the claim, the dispute shall be ruled on by the competent court of such Member State in accordance with its relevant substantive national laws and regulations.





6. The effective air traffic service provider shall reimburse the Member State concerned with any compensation paid or costs incurred as the result of damage caused through its own fault or that of its agents or any other person acting on its behalf.

7. The Member State of the effective air traffic service provider shall ensure the enforcement of this obligation and, in case of default of the effective air traffic service provider, shall take its place at first call to reimburse the Member State concerned.

8. In case of dispute concerning the reimbursement foreseen in paragraph (7), the Member State concerned is entitled to refer this dispute with the Member State of the effective air traffic service provider to arbitration under the "Permanent Court of Arbitration optional rules for arbitrating disputes between two States". The arbitral tribunal shall apply the relevant substantive laws and regulations of the Member State concerned.

9. Nothing in this Agreement shall prevent the Member State concerned and the Member State of the effective air traffic service provider from agreeing to share costs resulting from damage as referred to in Article 24 (2).

10. Nothing in this Agreement shall prejudice the question whether a Member State or an effective air traffic service provider has a right of recourse against any other person or operational entity.

11. The Member States shall inform one another as soon as they receive any information about any claim as referred to in Article 24 (2) and as soon as a claim has been definitively settled.

12. The air traffic service providers designated pursuant to Article 14 of the present Agreement shall maintain adequate coverage for the liability incurred under this Agreement so as to make effective the obligation imposed upon them under paragraph (7) to reimburse the Member State Concerned.



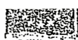
13. Application of the present Article is without prejudice to international agreements relating to damage caused by the armed forces of one Member State on the territory of another Member State.

14. This Article shall supersede the provisions governing liability in any existing bilateral agreements between any two Member States related to the provision of air traffic services.

Article 26
Investigation of accidents and serious incidents

1. In the event of an accident or a serious incident according to the meaning of the Chicago Convention occurring in the airspace over the territory of a Member State or under its responsibility in accordance with ICAO rules (hereinafter referred to as "the Member State of occurrence") and controlled by an air navigation service provider other than the provider(s) whose principal place of operations is/are located on the territory of the Member State of occurrence (hereinafter referred to as "the effective air navigation service provider"), the Member State of the effective air navigation service provider shall notify such event without delay to the competent authorities of the Member State of occurrence by the most suitable means. The notification shall have the same content as a notification of Annex 13 of the Chicago Convention.

2. At its request, the Member State of occurrence or the State conducting the investigation according to Annex 13 to the Chicago Convention shall be provided with, and have access to, the necessary materials by all relevant air navigation service providers and competent authorities of the Member States in order to enable an investigation of the accident or the serious incident to be conducted. The Member State of the effective air navigation service provider shall therefore grant, in accordance with its national laws and regulations, the State conducting the investigation access to the premises, facilities, materials, personnel, documentation or any other information about the effective air navigation service providers and of its own competent authorities.





The information provided shall not be made available or used for the purposes other than safety investigation.

3. The Member State of the effective air navigation service provider shall have the opportunity to appoint an accredited representative to take part in the investigation.

4. Any Member State which at the request of the State conducting the investigation provided information or access to its competent authorities or an air navigation service provider shall be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation, as per the provisions of ICAO Annex 13 and relevant EU Legislation and related national law.. The competent authorities of the State conducting the investigation shall provide the final investigation report in the language of that state and an English translation, together with any safety recommendations arising out of the investigation, to the competent authorities of the Member State of the effective air navigation service provider as well as, upon request, to the other Member States and to the BLUE MED Governing Board.

5. This Article shall supersede the provisions governing investigation of accidents and serious incidents in any existing bilateral agreements between any two Member States related to the provision of air traffic services.

Article 27
Incident investigation, reporting and information dissemination

1. All Member States shall have in place appropriate incident reporting mechanisms in conformity with international and European legislation.

2. The Member States shall ensure that pertaining BLUE MED safety-related information is duly reported, collected, protected, exchanged and disseminated.

3. The sole objective of occurrence reporting is the prevention of accidents and incidents and not the attribution of blame or liability.



Article 28
Accession of a State to the Agreement

1. The present Agreement is open for accession by any State provided that the airspace under its responsibility according to ICAO Regional Air Navigation Agreements is adjacent to the BLUE MED FAB airspace identified under Article 3 of the present Agreement.

2. Any such State desiring to become a party to the present Agreement, and to the BLUE MED FAB shall submit an application for accession to the BLUE MED Governing Board.

3. The Governing Board shall proceed with the evaluation of the application in accordance with FAB requirements in line with SES legislation and the relevant EU *acquis*.
Provided that the applicant State already fully implements the SES legislation and the relevant EU *acquis*, a positive recommendation on the application mentioned in paragraph 2, may be taken by the Governing Board according to Articles 20 and 21 of this agreement.

4. Following a positive recommendation by the BLUE MED Governing Board regarding the application mentioned in paragraph 2, an agreement determining the conditions of accession, as well as any resulting adjustments to this agreement, shall be signed between the applicant State and the BLUE MED FAB Member States. The agreement of accession and any resulting amendments to this agreement shall be submitted for ratification by all Member States in accordance with their respective constitutional requirements. Saving any provision in relation to the provisional application of such agreement pending ratification, such agreements will be effective after an agreed transitional period proposed by the BLUE MED Governing Board.

5. The accession of a State to the Agreement shall be communicated by the Governing Board to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary identified in Article 37 of this Agreement.





6. The BLUE MED Governing Board shall adopt or if appropriate propose to the Member State the adoption of all necessary measures required by such accession.

Article 29
Withdrawal of a Member State from the Agreement

1. Any Member State may at any time withdraw from this agreement by notifying in writing its intention to withdraw from this Agreement to the BLUE MED Governing Board, and the Depositary.

2. The withdrawal of a Member State shall not exempt that State from complying with paragraph 5 of this article and with Article 32 of this agreement.

3. The withdrawal shall become effective one year following the date on which the notification has been received by the Depositary.

4. The BLUE MED Governing Board shall take all appropriate measures required by such withdrawal.

5. The withdrawing Member State shall bear the costs incurred by the other Member States as a result of such a withdrawal. The financial consequences resulting directly from the withdrawal shall be determined in a special agreement concluded between the withdrawing Member State and the other Member States.

6. The withdrawal of a State from the present Agreement shall be communicated to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

Article 30

Amendments to the Agreement

1. Any Member State may propose an amendment to the present Agreement by submitting such a proposal to the BLUE MED Governing Board.

2. Any amendment to this Agreement shall be unanimously agreed by the Member States upon the proposal of the BLUE MED Governing Board and shall be submitted for ratification by all Member States in accordance with their respective constitutional requirements.

3. Any amendment to this Agreement shall enter into force ninety (90) days following the deposit of the last instrument of ratification with the Depositary.

4. Notwithstanding the above, Annexes to this Agreement shall be modified by unanimous agreement of all Member States and are notified to the Governing Board. An amendment to an annex shall come into force 15 days following the receipt by the Governing Board of the notification of all the Member States.

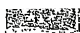
5. Any amendment to this Agreement or to its Annexes shall be communicated to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

Article 31

Termination of the Agreement

1. The Member States may unanimously decide to terminate the present Agreement at any time.

2. Termination shall be executed by a written declaration by all Member States to the Depositary that the present Agreement shall cease on a specified date to be decided upon by the Member States.



3. The Member States shall jointly determine and allocate the costs resulting from such a termination.

4. The termination of the present Agreement shall be communicated by the Governing Board to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

Article 32
Suspension of the Agreement

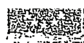
1. Each Member State has the right to immediately suspend the application of the present Agreement, or parts thereof, in order to safeguard national public order, security and defence interests and/or in case of international tensions and conflicts.

2. Such a decision shall be notified immediately in writing to the BLUE MED Governing Board, the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

3. The Member State that suspended the application of the present Agreement, shall endeavour to terminate the suspension as soon as possible and shall notify the other Member States immediately when such a suspension is terminated.

4. The Member State that suspended the application of the present Agreement, or of parts thereof, shall, in principle, bear the costs directly resulting from such a suspension. These costs shall be determined in a special agreement concluded between the suspending Member State and the other Member States.

5. The BLUE MED Governing Board shall take all the appropriate measures required by such a suspension.



6. When the Member States jointly decide to suspend the Agreement at any time by a written declaration in order to safeguard public order, security or defence interests and/or in case of international tensions and conflicts, they shall immediately notify in writing the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and the Depositary.

Article 33
Resolution of disputes

1. Any dispute arising between the Member States regarding the interpretation or application of any provision of the present Agreement, including its existence, validity or termination, which cannot be amicably settled, within a period of six (6) months from the first communication in writing from one of the Member States to the other(s) concerned through direct diplomatic consultations and negotiations between the Member States concerned, shall be referred to the BLUE MED Governing Board.

2. If the dispute cannot be settled through the BLUE MED Governing Board within three (3) months from its referral to such Board, the Member States concerned shall be entitled to refer the dispute to arbitration under the "Permanent Court of Arbitration optional rules for arbitrating disputes between two States", with the exception of disputes arising from the interpretation and application of Articles 28 and 34.

3. The costs of arbitration, including its fees and expenses, shall be borne by the Member States parties to the arbitration procedure and shall be apportioned between them by the Permanent Court.

4. The decisions of the arbitration tribunal shall be binding upon the Member States that are parties to the dispute.

Article 34
Blue Med Associated Partners

1. A State wishing to become an associated partner of the BLUE MED FAB shall submit an application for the purpose to the BLUE MED Governing Board.

2. The Governing Board shall proceed with the evaluation, in accordance with FAB requirements, on the basis of the degree of adoption of the SES legislation and the relevant EU *acquis* by the applicant state.

3. In case of a positive recommendation by the BLUE MED FAB Governing Board regarding the application mentioned in paragraph 1, according to articles 20 and 21, an agreement of association determining the rights and duties of the specific BLUE MED FAB Associated Partner shall be signed between the applicant State and the Blue Med FAB Member States and shall enter into force as agreed thereto. The agreement of association shall be submitted for ratification by all the Member States and the applicant in accordance with their respective constitutional requirements.

4. The agreement of association of a State to the FAB, its modification or its termination shall be communicated by the Governing Board to the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

5. The BLUE MED Governing Board shall identify all necessary measures and conditions required for such association.

Article 35
Cost for the implementation of the Blue Med FAB

Only common costs for the functioning of the FAB shall be borne on a common basis and shall be determined by the Governing Board.



Article 36
ICAO Registration

This Agreement and any subsequent amendment or modification thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

Article 37
Depositary

1. The Government of Italy shall act as the Depositary of the present Agreement and its Annexes and shall preserve the official copy of the present Agreement.

2. An original of any instruments of ratification, withdrawal from, termination or suspension of the present Agreement and the accession or withdrawal of Associated Partners shall also be preserved by the Depositary.

3. The Depositary shall:
   (a) inform all Member States of:
      i. each deposit of an instrument of ratification or accession with the date thereof;
      ii. the date of entry into force of this Agreement;
      iii. the acceptance and entry into force of any amendment to this Agreement;
      iv. any application by a State to accede to this Agreement; and
      v. any withdrawal by a Member State from this Agreement;

   (b) register this Agreement and any subsequent amendment with the International Civil Aviation Organization and inform the European Commission of the date of entry into force of this Agreement and any subsequent amendment;





(c) inform the International Civil Aviation Organization and the European Commission of:

i. any accession to or withdrawal from this Agreement with the date thereof; and,

ii. the suspension or termination of this Agreement with the date thereof;

(d) transmit certified true copies of this Agreement to all Member States; and

(e) perform any other functions customary for depositaries.

Article 38
Entry into force

This Agreement shall enter into force 30 days following the deposit of the last instrument of ratification with the Depositary.



In witness whereof the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement on behalf of their respective Governments.

DONE in Limassol, Cyprus on this 12th day of October 2012

Kostas Hatzidakis

....

His Excellency, Mr. Kostas Hatzidakis

Minister of Development, Competitiveness, Infrastructure, Transport and Networks

....

His Excellency, Mr. Efthymios Flourentzou

Minister of Communications and Works of the Republic of Cyprus

....

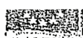
His Excellency, Mr. Mario Ciaccia

Vice Minister of Infrastructure and Transport of the Italian Republic

....

His Excellency, Dr. Austin Gatt

Minister for Infrastructure, Transport and Communications of the Republic of Malta



Annex 1
List of BLUE MED NSAs

Cyprus:

National Supervisory Authority for Air Navigation Services,
Department of Civil Aviation,
Ministry of Communications and Works of the Republic of Cyprus,
27, Pindarou str.
Nicosia, CYPRUS 1429

Greece:

Hellenic Air Navigation Supervisory Authority
29th, Third Street
16777 Hellinikon
Greece
Tel: +30 2108984104
Fax: +30 2109680229

Italy:

ENAC-Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Presidenza e Direzione Generale
Viale del Castro Pretorio, 118
00 185 ROMA
ITALIA
Tel: +39 06 44596300/44596310
Fax: +39 06 44596 301/44596311

Malta:

National Supervisory Authority (Air Navigation Services)
Civil Aviation Directorate
Gate 1, Malta International Airport
Luqa LQA 3000
MALTA

Άρθρο δεύτερο

1. Οι συμφωνίες που προβλέπονται στα άρθρα 7 παράγραφος 2, 8 παράγραφος 3, 10 παράγραφος 1, 14 παράγραφοι 1 και 2, 17 παράγραφος 3, 29 παράγραφος 5, 30 παράγραφος 4, 31 παράγραφος 3, 32 παράγραφοι 4 και 6, εγκρίνονται με απόφαση των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών.

2. Τα μέτρα που προβλέπονται στα άρθρα 4 παράγραφος 3 και 32 παράγραφος 1 υιοθετούνται με απόφαση των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών.

3. Με απόφαση των συναρμόδιων Υπουργών καθορίζεται ο τρόπος υλοποίησης των μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 20 υποπαράγραφος δ΄.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται, από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 38 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 2013

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ**	**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ**	**ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ**

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004